

Regierungsratsbeschluss

vom 1. Juli 2025

Nr. 2025/1212

Niedergösgen: Auflagedossier und Lärmsanierungsprojekt, Haupt- / Oltnerstrasse, Dorfeinfahrt West / Mühledorfstrasse bis Knoten Erlinsbacherstrasse, Strassensanierung und Gehwegausbau / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Das Bau- und Justizdepartement legt aufgrund von § 68 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) das Auflagedossier über die Haupt- / Oltnerstrasse, Dorfeinfahrt West / Mühledorfstrasse bis Knoten Erlinsbacherstrasse, Strassensanierung und Gehwegausbau, Niedergösgen, zur Genehmigung vor.

Das Auflagedossier besteht aus:

- Erschliessungsplan 1:500, Teil 1 bis Teil 3
- Situation Bauprojekt 1:200, Teil 1 bis Teil 6
- Längenprofil 1:500/50, Teil 1 bis Teil 3
- Querprofile 1:100, Teil 1 bis Teil 3.

Gleichzeitig lagen zur Orientierung / Erläuterung weitere Unterlagen aus dem Dossier Bauprojekt (Übersichtsplan, Werkleitungen, Normalprofile, Signalisations-/ Markierungspläne, Profilierungen, Entwässerungskonzepte, Landerwerbspläne, Bau-/ Verkehrsphasenpläne, Schleppkurvenpläne, Projektpläne der Winkelstützmauern, technische Berichte, Projektbasen, Nutzungsvereinbarungen, Konzept LSA, Kontrollplan, statische Berechnungen, Zustand Strassenentwässerung, Oberbauuntersuchungen, Baugrunduntersuchung) auf.

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom Donnerstag, 19. Oktober 2023 bis Freitag, 17. November 2023. Innert der Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache gegen das Auflagedossier:

- Einsprache Nr. 1: Mercatali Architekten, Architektur GmbH, Hauptstrasse 35, 5013 Niedergösgen
- Einsprache Nr. 2: Cäcilia Lüthi, Hauptstrasse 38, 5013 Niedergösgen
- Einsprache Nr. 3: Bruno Hoser, Innere Kanalstrasse 86, 5013 Niedergösgen und Werner Hoser, Quartierstrasse 62, 5013 Niedergösgen
- Einsprache Nr. 4: Roland Giger, Hauptstrasse 64, 5013 Niedergösgen
- Einsprache Nr. 5: Sonja Hofer, Bachstrasse 16, 5013 Niedergösgen
- Einsprache Nr. 6: Hans Rudolf Zubler, Aeussere Kanalstrasse 21, 5013 Niedergösgen

- Einsprache Nr. 7: Samuel Amsler AG, Veltheimerstrasse 12, 5107 Schinznach-Dorf
- Einsprache Nr. 8: Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat nach Eingang der Einsprachen mit zwei Parteien (Nrn. 1 und 8) Gespräche geführt. Mit den übrigen Parteien haben keine Gespräche stattgefunden.

Nachlaufend, d.h. nach dem Vorliegen der Einsprachen Nrn. 1 bis 8 und nach den Gesprächen mit zwei Parteien (Nrn. 1 und 8), wurde ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) über den gesamten Strassensanierungsabschnitt ausgearbeitet und ebenfalls aufgelegt.

Das Lärmsanierungsprojekt besteht aus:

- Bericht Lärmsanierung 2.0 gemäss Art. 8 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41).

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom Donnerstag, 16. Januar 2025 bis Freitag, 14. Februar 2025. Gegen das Lärmsanierungsprojekt sind keine Einsprachen eingegangen.

2. Erwägungen

Während der Auflagefrist kann jedermann, welcher von einem Nutzungsplan besonders betroffen ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c i.V. § 16 Abs. 1 PBG). Vereine und Verbände sind zur Einsprache legitimiert, wenn es sich um beschwerdeberechtigte Organisationen nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) oder nach dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) handelt (vgl. Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen), (VBO; SR 814.076). Nach kantonalem Recht sind Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen zur Einsprache legitimiert, welche sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden (§ 16 PBG). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und die Genehmigung des Planes (§ 69 Abs. 1 lit. d PBG).

Das Einspracheverfahren ist grundsätzlich kosten- und entschädigungslos (§ 37 Abs. 1 und 39 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen, VRG; BGS 124.11). Im vorliegenden Verfahren sind deshalb weder Kosten noch Parteientschädigungen aufzuerlegen oder zuzusprechen.

2.1 Einsprache Nr. 1: Mercatali Architekten, Architektur GmbH, Niedergösgen

Mit der Einsprecherin, die Mercatali Architekten, Architektur GmbH, konnte eine Einigung erzielt werden, worauf diese ihre Einsprache am 31. Mai 2024 zurückgezogen hat. Die Einsprache ist somit infolge Rückzuges von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

2.2 Einsprache Nr. 2: Cäcilia Lüthi, Niedergösgen

Mit Eingabe vom 15. November 2023 erhob Cäcilia Lüthi Einsprache gegen das Projekt. Die Einsprecherin ist Grundeigentümerin des Grundstücks GB Niedergösgen Nr. 1134, wohnt direkt an-

grenzend an die verschobene Busbucht Nord der Bushaltestelle «Falkenstein». Sie ist vom vorliegenden Erschliessungsplan besonders berührt und hat an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse. Auf die frist- und formgerechte Einsprache ist einzutreten.

Die Einsprecherin Nr. 2 beantragt, dass die Verlegung der Bushaltestelle westlich der Liegenschaft an der Hauptstrasse 38 nicht zu genehmigen sei. Es entstehe kein Mehrwert durch die Verlegung. Mit der neuen Bushaltestelle sei ihre Liegenschaft einer grösseren Lärmemission ausgesetzt. Dies bereits bei der Anfahrt der Busse, da neu vor der Liegenschaft das Abbremsen und anschliessende Einlenken in die neue Bushaltestelle statfinde. Die Einfahrt benötige laut Plan eine Einlenkzone, was ebenfalls Lärmemissionen erzeuge. Des Weiteren werde die Übersicht bei der Anfahrt der Busse verschlechtert. Auch sei nicht absehbar, ob dies ebenso für die Fahrzeuge der Liegenschaft an der Hauptstrasse 38 zutreffen werde.

Niedergösgen ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS enthalten. Um diesen gestalterischen Anforderungen gerecht zu werden, wurde das Projekt im Jahr 2022 durch einen ausgewiesenen Fachplaner geprüft und verschiedene gestalterische Massnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Im Rahmen dieser Projektentwicklung wurde entschieden, dass die Busbucht Nord der Bushaltestelle «Falkenstein» um rund 25 m nach Osten verschoben werden soll. Durch die versetzten Busbuchten konnte der Strassenquerschnitt im Bereich des Schlossgartens und des Altersheims verkleinert werden. Diese Optimierung wurde sowohl vom Amt für Raumplanung als auch von der Einwohnergemeinde Niedergösgen begrüsst, da dadurch das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die beanstandeten Emissionen entstehen hauptsächlich beim Abbremsen und Beschleunigen und sind im Vergleich zu anderen Strassenverkehrsgeräuschen von begrenzter Dauer und Intensität. Eine relevante Mehrbelastung ist aus heutiger Sicht nicht zu erwarten. Die im Plan vorgesehene Einlenkzone dient der sicheren und vorschriftsgemässen Anfahrt der Bushaltestelle. Die bauliche Ausgestaltung dieser Zone hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Lärmemissionen.

Ferner wird in der Einsprache geltend gemacht, dass sich die Übersicht bei der Anfahrt der Busse infolge der neuen Lage der Haltestelle verschlechtern werde. Im Rahmen der Planung wurden die Sichtbeziehungen zwischen Strassenraum, Bushaltestelle und angrenzenden Ein- und Ausfahrten geprüft. Die neue Lage erfüllt sämtliche geltenden Vorgaben hinsichtlich Sichtweiten, Zugänglichkeit der Haltestelle und Verkehrssicherheit. Fachlich lässt sich weder eine relevante Verschlechterung der Übersicht noch eine Gefährdung der Verkehrssicherheit feststellen. Ergänzend ist zu erwähnen, dass die Einsprecherin durch die Verlegung der bestehenden Bushaltestelle (Busbucht Nord) nach Osten nicht durch eine Landabtretung betroffen ist.

Aus den dargelegten Gründen ist die Einsprache Nr. 2 abzuweisen.

2.3 Einsprache Nr. 3: Bruno Hoser und Werner Hoser, Niedergösgen; Einsprache Nr. 4: Roland Giger, Niedergösgen

Am 17. November 2023 erhoben Bruno Hoser und Werner Hoser Einsprache gegen den vorliegenden Erschliessungsplan. Die Einsprecher Bruno Hoser und Werner Hoser wohnen beide mehr als 350 m von der beanstandeten Fussgängerquerung entfernt. Dass sie regelmässige Benützer der projektbezogenen Verkehrsanlage sind, geht aus der Einsprache nicht hervor. Inwiefern die Einsprecher angesichts der fehlenden räumlichen Beziehungsnähe durch den Erschliessungsplan und die damit einhergehenden Immissionen betroffen sind, ist nicht erkennbar. Die Einsprecher sind aus diesem Grund als nicht legitimiert zu erachten und auf die Einsprache ist nicht einzutreten. Selbst bei der Annahme ihrer Legitimation ist die Beschwerde aus den nachfolgenden Gründen (siehe Ausführungen zur Einsprache Nr. 4) abzuweisen.

Des Weiteren erhob Roland Giger am 15. November 2023 Einsprache gegen die neue Lage der Fussgängerquerung. Der Einsprecher Roland Giger ist als Grundeigentümer des Grundstücks GB Niedergösgen Nr. 762 und durch die Landbeanspruchung seines Grundstücks direkt betroffen.

Die beanstandete Fussgängerquerung liegt gegenüber seinem Grundstück. Er ist vom vorliegenden Erschliessungsplan besonders berührt und hat an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse. Auf seine frist- und formgerechte Einsprache ist einzutreten.

Der Einsprecher Nr. 4 beantragt die Verlegung des Fussgängerstreifens an den ursprünglichen Ort, in direkter Ausrichtung zum Weg zur Schule und zur Kirche. Er begründet seinen Antrag mit der Sicherheit der Schulkinder, Kindergärtner sowie der Erwachsenen und Kirchgänger. Die meisten Kinder kämen von der Engelbergstrasse her. Die Platzierung des Fussgängerstreifens in der Kurve zum Schulweg (Kirchweg) entspreche dem direkten Weg. Beim geplanten Standort handle es sich um einen Umweg, der für alle Fussgänger eine Gefahr darstelle. Als Grundeigentümer der Liegenschaft an der Hauptstrasse 64 sei der Einsprecher Nr. 4 bereits an zwei Unfällen beteiligt gewesen, bei denen Motorfahrzeuglenker in die Treppe des Ladeneingangs gefahren und verunfallt seien. Grund dafür sei, dass die Kurve für aus Schönenwerd kommende Fahrer nicht überschaubar sei und sie bei der Ausfahrt aus der Kurve im Frühling und Herbst bei Sonnenuntergang für einen Moment vollständig geblendet würden.

Die Oltnerstrasse ist eine vielbefahrene Kantonsstrasse. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die neue Fussgängerquerung mit einer Fussgängerschutzinsel ausgebildet. Dadurch wird auch der Strassenquerschnitt in diesem Bereich um 1,5m verbreitert. Wegen der Ein- und Ausfahrt zur Liegenschaft Oltnerstrasse Nr. 64 wurde die bestehende Fussgängerquerung um rund 5m nach Westen verschoben. Am Ort des Fussweges zur Schule bzw. zur Schlosskirche (Wunschlinie des Einsprechers) ist eine Fussgängerquerung aufgrund ungenügender Sichtweiten sowie der Ein- und Ausfahrten zu den Liegenschaften Oltnerstrasse Nrn. 60 und 62 nicht möglich. Hinsichtlich der einzuhaltenden Sichtweiten wird auf die VSS-Norm 40 241 (Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen) verwiesen, welche bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine minimale Sichtweite von 55m vorschreibt. Auch eine geringere Verschiebung der bestehenden Fussgängerquerung um rund 23m nach Osten ist nicht zielführend. Bei dieser Variante würden zwar die Sichtweiten genügen, jedoch käme die Kantonsstrasse noch näher an die Liegenschaft Oltnerstrasse Nr. 62 zu liegen. Dies hätte neben negativen Auswirkungen für die Trottoirbenutzer (Spritzwasser, Windsog, Einnengung des Trottoirs im Bereich der Treppenstufen zum Hauseingang) auch eine höhere Lärmbelastung für die genannte Liegenschaft zur Folge. Deshalb ist die geplante Fussgängerquerung mit der neuen Fussgängerschutzinsel gemäss dem Erschliessungsplan umzusetzen.

Die Einsprache Nr. 3 ist aus diesen Gründen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.
Die Einsprache Nr. 4 ist abzuweisen.

2.4 Einsprache Nr. 5: Sonja Hofer, Niedergösgen

Sonja Hofer erhob mit zwei Eingaben vom 14. November 2023 Einsprache gegen den vorliegenden Erschliessungsplan. Die Einsprecherin wohnt rund 320 m vom Knoten Oltner- / Industriestrasse und rund 150 m vom Knoten Haupt- / Schmiedenstrasse entfernt. Inwiefern die Einsprecherin angesichts der fehlenden räumlichen Beziehungsnähe durch den Erschliessungsplan und die damit verbundenen Immissionen betroffen sein soll, ist nicht erkennbar. Auch geht nicht hervor, ob sie die projektbezogene Verkehrsanlage regelmässig benützt. Die Einsprecherin ist aus diesem Grund als nicht legitimiert zu erachten und auf die Einsprache ist nicht einzutreten. Selbst bei der Annahme ihrer Legitimation ist die Beschwerde aus den nachfolgenden Gründen abzuweisen.

2.4.1 Antrag auf Überprüfung der Verkehrssituation der Ein- und Ausfahrt an der Industriestrasse

Die Einsprecherin Nr. 5 beantragt die erneute Überprüfung der Verkehrssituation der Ein- und Ausfahrt an der Industriestrasse. An der Oltnerstrasse komme es regelmässig zu Staus. Schon ein

Kreisel würde den Verkehrsfluss der LKWs massiv begünstigen und die Gefährdung von Velofahrenden reduzieren.

Ein Kreisel würde jedoch unnötig viel Land beanspruchen und das Problem der sich kreuzenden LKWs im Einmündungsbereich der Oltnerstrasse nicht lösen. Auch hat sich die Einwohnergemeinde Niedergösgen in einer Stellungnahme vom 30. Januar 2024 gegen den Bau eines Kreisels ausgesprochen. Eine Überprüfung des Knotens Oltner- / Industriestrasse hat gezeigt, dass die Breite der Industriestrasse für das Kreuzen von zwei LKWs zu schmal ist. Die Bouyques E&S Ener-Trans AG in Niedergösgen hat sich in einem Schreiben vom 15. November 2023 bereit erklärt, das erforderliche Land für eine Verbreiterung der Industriestrasse abzutreten. Die Verbreiterung der Industriestrasse von 6,2 m auf neu 7,0 m einschliesslich der Anpassung des Strassenrandes ist grundsätzlich eine Angelegenheit der Einwohnergemeinde Niedergösgen. Im Rahmen einer nachfolgenden Planung und eines zusätzlichen kommunalen Planauflageverfahrens soll die Verbreiterung der Industriestrasse im betroffenen Abschnitt durch die Einwohnergemeinde Niedergösgen planerisch bewilligt und die Landbeanspruchung gesichert werden. Die beiden Projekte bzw. die Realisierung der Verbreiterung der Industriestrasse und die Strassensanierung der Oltnerstrasse werden nach der Plangenehmigung aufeinander abgestimmt. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt keine Anpassung des kantonalen Erschliessungsplans.

2.4.2 Antrag auf Verkehrsspiegel an der Ein- und Ausfahrt an der Schmiedenstrasse

Des Weiteren beantragt die Einsprecherin einen Verkehrsspiegel an der Ein- und Ausfahrt an der Schmiedenstrasse. An dieser Stelle komme es regelmässig zu verkehrsgefährdenden Situationen. Als Option könnte auch der gesamte Knoten Haupt- / Schmieden- / Kreuzstrasse mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden.

Die massgebende Durchschnittsgeschwindigkeit (V_{85}) beträgt auf der Hauptstrasse in Fahrtrichtung Obergösgen 51 km/h und in Fahrtrichtung Schönenwerd 50 km/h. Dies entspricht in etwa der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Die normativen Sichtweiten sind sowohl in Richtung Obergösgen als auch in Richtung Schönenwerd eingehalten. Beim Knoten Schmieden- / Hauptstrasse sind gemäss dem Bundesamt für Strassen ASTRA keine Unfalldaten vermerkt. Die Verkehrssituation bei der Einmündung der Schmiedenstrasse in die Hauptstrasse ist besonders anspruchsvoll. Mehrere Gemeindestrassen sowie die Ausfahrt einer nahegelegenen Tankstelle münden hier in die Hauptstrasse. Wer von der Schmiedenstrasse in die Hauptstrasse einfährt, muss die gesamte Verkehrslage präzise überblicken können. Ein Verkehrsspiegel bringt in diesem Zusammenhang nicht den von der Einsprecherin erwarteten Nutzen. Es sind die folgenden Nachteile zu beachten: Verkehrsspiegel stellen die Verkehrssituation spiegelverkehrt dar. Entfernungen werden verzerrt dargestellt, Geschwindigkeiten deshalb oft falsch eingeschätzt. Kinder bis zwölf Jahre können in der Regel einen Verkehrsspiegel nicht richtig interpretieren. In Verkehrsspiegeln ist nie die gesamte Verkehrssituation ersichtlich. Zudem wird die Sicht insbesondere bei Regen, Schneefall, Nebel oder direkter Sonneneinstrahlung erheblich beeinträchtigt. Verkehrsspiegel stellen lediglich eine Notlösung dar. Daher werden neue Verkehrsspiegel grundsätzlich abgelehnt und nur in Ausnahmefällen bewilligt. Auch eine Lichtsignalanlage beim Knoten Haupt- / Schmieden- / Kreuzstrasse ist wegen der komplexen Situation nicht zielführend. Es müsste sowohl die Einmündung Schmiedenstrasse als auch die Einmündung Kreuzstrasse mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Dieses Konzept verursacht wegen zahlreicher Konfliktgrünschalungen bei einem Zwei-Phasen-Betrieb keinen Sicherheitsgewinn. Insbesondere für die querenden Fussgänger auf der Hauptstrasse wäre dies - neben den hohen Kosten - eine Verschlechterung.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass keine anderen wirtschaftlich und gestalterisch vertretbaren Massnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrssituation zu verbessern.

Die Einsprache Nr. 5 ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.5 Einsprache Nr. 6: Hans Rudolf Zubler, Niedergösgen;
Einsprache Nr. 7: Samuel Amsler AG, Schinznach-Dorf

Mit Eingabe vom 14. November 2023 erhob Hans Rudolf Zubler Einsprache gegen das Projekt. Zudem reichte die Samuel Amsler AG, bei welcher Hans Rudolf Zubler berufstätig ist, die Einsprache Nr. 7 gegen das Projekt ein. Die Einsprecherin, die Samuel Amsler AG, hat ihren Sitz in Schinznach-Dorf im Kanton Aargau, mehrere Kilometer vom Projektperimeter entfernt. Durch ihre Schwer- und Spezialtransporte nutzt sie die Ausnahmetransportroute, welche auch durch die Einwohnergemeinde Niedergösgen führt. Der Einsprecher Hans Rudolf Zubler wohnt über 450 m von der Hauptstrasse entfernt. Er begründet seine Legitimation unter anderem damit, dass er beruflich in der Organisation von Ausnahmetransporten tätig ist. Die Einsprecher legen glaubhaft dar, dass sie vom vorliegenden Erschliessungsplan besonders berührt sind und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse haben. Auf ihre frist- und formgerechten Einsprachen ist daher einzutreten.

Die Einsprachen Nrn. 6 und 7 sind in Bezug auf die Anträge und die Begründung identisch. Es rechtfertigt sich daher, die Einsprachen gemeinsam zu beurteilen.

2.5.1 Antrag auf Beibehaltung der Fahrspur für die Bushaltestelle «Kraftwerk»

Die beiden Einsprecher beantragen die Beibehaltung der zusätzlichen Fahrspur bei der Bushaltestelle «Kraftwerk». Sie sind der Auffassung, dass bei Ausnahmetransporten die Grösse und das Gewicht einer Ladung Einfluss auf die einzusetzende Fahrzeugkombination und die Fahrgeschwindigkeit habe. Dementsprechend benötige ein grosser, schwerer Ausnahmetransport mehr Ausweichmöglichkeiten auf einer Versorgungsroute. Ausnahmetransporte auf der Strasse zu parken und abzustellen, sei für alle Verkehrsteilnehmer sowie die am Transport beteiligten Personen sehr gefährlich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit brauche es Ausweichplätze. Immer wieder müssen solche Transporte auf dieser Route auf der Fahrbahn anhalten, um die erforderlichen gesetzlichen Pausen und Fahrzeiten einzuhalten. Dies führe jedes Mal zu gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmer.

Im Rahmen der Projektentwicklung wurde in Zusammenarbeit mit der Einwohnergemeinde Niedergösgen, den Busbetrieben sowie den umliegenden Gewerbebetrieben die Notwendigkeit des Erhalts der Ausweichspur bei der Bushaltestelle «Kraftwerk» geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass die zusätzliche Fahrspur in keinem kantonalen Verzeichnis als Ausweichspur, Stand- oder Halteplatz aufgeführt ist. Auch eine Rückfrage bei der Motorfahrzeugkontrolle bestätigte dieses Ergebnis. Da keine Notwendigkeit für eine Beibehaltung bestand, wurde ein Rückbau beschlossen und das Bauprojekt entsprechend angepasst. Die mit der Einsprache geforderte Beibehaltung der Ausweichspur für den Ausnahmetransport entspricht nicht dem gesetzlichen Grundauftrag des Kantons. Die Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (BGS 733.31) enthält keine Vorgaben über Standplätze oder Ausweichspuren. Die Sicherstellung geeigneter Ausweich- oder Sammelpunkte im Rahmen der Transportplanung obliegt den jeweiligen Transportunternehmen und Spediteuren. In diesem Zusammenhang wird bei Bedarf auch auf Privatplätze ausgewichen. Die dauerhafte Vorhaltung der Ausweichspur bei der Bushaltestelle «Kraftwerk» für mögliche künftige Ausnahmetransporte ist weder verhältnismässig noch wirtschaftlich vertretbar. Im Gegensatz dazu fördert das Strassenbauprojekt mit der geplanten Umgestaltung den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Durch den Rückbau entsteht wertvolles Wiesland mit schattenspendenden Bäumen, das die Aufenthaltsqualität bei der Bushaltestelle «Kraftwerk» verbessert. Damit leistet das Projekt einen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Ziele in der Raum- und Umweltnutzung.

2.5.2 Antrag auf überfahrbare Mittelinsel bei der Bushaltestelle «Knoblez» für Ausnahmetransporte

Des Weiteren beantragen die Einsprecher, dass die geplante Mittelinsel bei der Bushaltestelle «Knoblez» für Ausnahmetransporte überfahrbar sein müsse. Der seitliche Überstand bei den Transportfahrzeugen sei nicht immer gleich. Eine Breite von 650 cm könne einseitig hinausragen. Dies werde durch den Lastmittelpunkt des Ladegutes bestimmt. Der befahrbare Raum werde durch den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle und die geplante unbefahrbare Fussgängerschutzinsel zu stark eingeschränkt. Die Insel sei mit überfahrbaren Rasengittersteinen und/oder einem verdichteten Kiesbelag auszubauen.

Dem Antrag der Einsprecher wird entsprochen und die Mittelinsel bei der Bushaltestelle «Knoblez» wird überfahrbar ausgeführt. Zudem wird aufgrund einer Überprüfung der Schleppkurven für unbegleitete Ausnahmetransportroute die Mittelinsel eingekürzt und auf eine Begrünung verzichtet. Dadurch können unbegleitete Ausnahmetransporte diese Stelle ohne Einschränkungen befahren. Die Projektänderung wird in die Genehmigungsakten des kantonalen Erschliessungsplans einfließen.

2.5.3 Antrag auf Weglassen der Fussgängerschutzinsel auf der Erlinsbacherstrasse

Die Einsprecher beantragen zudem, dass die Fussgängerschutzinsel auf der Erlinsbacherstrasse, kurz vor der Einmündung in die Hauptstrasse, wegzulassen sei. Die Schleppkurven für unbegleitete Ausnahmetransporte seien nicht simuliert worden, die Durchfahrt sei somit nicht gewährleistet. Diese Ausnahmetransporte könnten bis 350 cm breit, 3'000 cm lang und 480 cm hoch sein und würden als Einzel- und Dauergenehmigung des Kantons Solothurn bewilligt. Als Grundlage dienten Schleppkurven für unbegleitete Ausnahmetransporte unter Berücksichtigung beidseitiger Sicherheitsabstände von je 25 cm. Zu bedenken sei, dass unbegleitete Ausnahmetransporte auf normalen Fahrspuren ohne Hilfspersonen und Begleitfahrzeuge verkehren.

Auf der Erlinsbacherstrasse beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV 2019, Verkehrszählstelle 218) rund 5'412 Fahrzeuge, mit einem Schwerverkehrsanteil von 7 %. Der für 2030 prognostizierte durchschnittliche Tagesverkehr (DTV 2030) beträgt ca. 6'087 Fahrzeuge. Für das Jahr 2040 wird ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV 2040) von rund 6'770 Fahrzeugen erwartet. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der schlechten Sichtverhältnisse wird aus Gründen der Verkehrssicherheit die Fussgängerquerung auf der Erlinsbacherstrasse mit einer Schutzinsel ausgebildet. Dadurch wird der Strassenquerschnitt in diesem Bereich um 1,5 m verbreitert. Die Minimalanforderungen an die Fussgängerquerung sind gemäss der VSS-Norm 40 241 (Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen) einzuhalten. Die Fussgängerschutzinsel wird für die Ausnahmetransporte überfahrbar ausgebildet. Bei Bedarf sind für die begleiteten Ausnahmetransporte die vorhandenen Inselfosten und Verkehrstafeln zu demontieren und nach der Durchfahrt wieder zu montieren. Dieselben Massnahmen bezüglich Inselfosten und Verkehrstafeln sind auch bei den unbegleiteten Transporten notwendig, weil die bestehenden Fahrbahnabmessungen das Befahren innerhalb der Mittelinsel und der Randabschlüsse nicht zulässt. Das Weglassen der Fussgängerschutzinsel oder die Anordnung der Signalisationen im Gehwegbereich ist wegen der Sicherheit der Fussgänger (erforderliche Sichtweiten) nicht möglich. Somit sind, je nach Fahrzeugtyp und Ladung sowie Fahrtrichtung, bei dieser Engstelle auch Hilfspersonen oder Begleitfahrzeuge für die unbegleiteten Ausnahmetransporte erforderlich. Bei Routenplanungen, welche in Niedergösgen durch den Knoten Haupt- / Erlinsbacherstrasse führen, sind die Örtlichkeiten durch die Transportunternehmen bzw. Spediteure in ihrem Dispositiv zu berücksichtigen. Für die Ausnahmetransporte werden die Bewilligungen mit den entsprechenden Auflagen durch die zuständige Behörde erteilt.

2.5.4 Antrag auf Überprüfung der ganzen Strecke in Bezug auf Schleppkurven von begleiteten und unbegleiteten Ausnahmetransporten

Mit ihrem letzten Antrag verlangen die Einsprecher die Überprüfung der ganzen Strecke in Bezug auf Schleppkurven von begleiteten und unbegleiteten Ausnahmetransporten. Sie sind der Auffassung, dass die Durchfahrten nicht geprüft worden seien, obwohl die Bedürfnisse der Ausnahmetransporte zu berücksichtigen seien. Dabei stützen sie sich auf § 10 der Verordnung zur Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 25. Juni 2002 (BGS 733.31).

Durch den gesamten Sanierungsabschnitt von der Mühledorfstrasse bis zum Knoten Haupt- / Erlinsbacherstrasse führt eine Ausnahmetransportroute Typ I mit einer Durchfahrtsbreite von min. 6,5 m, einer lichten Höhe von min. 5,2 m und einem Totalgewicht von max. 480 t. Gemäss dem gesetzlichen Auftrag wurden die Vorgaben für die Ausnahmetransportroute im Projektperimeter geprüft und werden mit der Realisierung gewährleistet. Das gilt auch für den Knoten Haupt- und Erlinsbacherstrasse. Im Zusammenhang mit der Einsprachenbehandlung wurde der gesamte Sanierungsabschnitt auch betreffend der Befahrbarkeit für unbegleitete Ausnahmetransporte (Breite bis 3,5 m, Länge bis 30,0 m) geprüft. Die Durchfahrt für unbegleitete Ausnahmetransporte beim Knoten Haupt- / Erlinsbacherstrasse in Fahrtrichtung Erlinsbach ist nur mit Auflagen möglich. Je nach Fahrzeugtyp und Ladung sind auch Hilfspersonen oder Begleitfahrzeuge für die unbegleiteten Ausnahmetransporte erforderlich. Die Einsprecher weisen darauf hin, dass die Bedürfnisse für den Transport unteilbarer Lasten angemessen berücksichtigt werden müssten. Grundsätzlich wird dies anerkannt. Allerdings müssen auch andere wesentliche Aspekte in die Abwägung einbezogen werden. In diesem Fall hat die Sicherheit der Fussgänger Vorrang. Angesichts der Unfallgefahr muss der Schutz der Fussgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer oberste Priorität haben. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der schlechten Sichtverhältnisse ist eine Fussgängerschutzinsel für die Fussgängerquerung auf der Erlinsbacherstrasse zwingend erforderlich. Für die Transportunternehmen bedeutet dies, dass bei Bedarf die vorhandenen Inselfosten und Verkehrstafeln zu demontieren und nach der Durchfahrt wieder zu montieren sind. Zudem muss der übrige Verkehr beim Einlenkmanöver von der Hauptstrasse in die Erlinsbacherstrasse angehalten werden.

Angesichts der vorangegangenen Ausführungen sind die Einsprachen Nrn. 6 und 7 in Bezug auf den zweiten Antrag gutzuheissen. Im Übrigen sind sie abzuweisen (siehe auch Erwägung 2.5.1 des vorliegenden Beschlusses).

2.6 Einsprache Nr. 8: Verkehrs-Club der Schweiz, Solothurn

Mit Eingabe vom 14. November 2023 erhob der VCS Solothurn Einsprache gegen den vorliegenden Erschliessungsplan. Der VCS ist gestützt auf § 16 Abs. 2 PBG einspracheberechtigt.

2.6.1 Antrag auf Durchführung eines Lärmsanierungsprojektes

Der Einsprecher beantragt die Nachholung eines fehlenden Lärmsanierungsprojektes. Diesem Antrag wurde entsprochen, da es sich bei der vorliegenden Strassensanierung nach erneuter Beurteilung durch die Fachstelle Lärm beim AVT effektiv um eine wesentliche Änderung im Sinne der LSV handelt. Nach Ausarbeitung des Lärmsanierungsprojektes wurde dieses in der Einwohnergemeinde Niedergösgen vom Donnerstag, 16. Januar 2025 bis Freitag, 14. Februar 2025 aufgelegt. Die Einsprecherin erhob dagegen keine Einsprache.

2.6.2 Antrag auf Verbesserung der Verkehrssicherheit im ganzen Perimeter

Der Einsprecher beantragt, dass die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr im ganzen Sanierungsperimeter verbessert werden müsse. Insbesondere müsse auch in der Kernzone und auf dem Zubringer zum Bahnhof Schönenwerd ein sicheres Befahren für den Veloverkehr ermög-

licht werden. Die Masse bei der Fortführung der beidseitigen Radstreifen zwischen Mühledorfstrasse und Industriestrasse seien zu optimieren, so dass sie durchgehend eine Breite von 175 cm aufweisen. Des Weiteren sei das Tempo auf der Oltnerstrasse im Bereich der Industriestrasse bis zur Erlinsbacherstrasse auf 30 km/h zu reduzieren. In den Abschnitten, in welchen keine Massnahmen für den Radverkehr vorgesehen seien, müsse aus Sicherheitsgründen, insbesondere für den Langsamverkehr, das Tempo auf 30 km/h reduziert werden.

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung, VRV; SR 741.11 i.V.m. Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes, SVG; SR 741.01). Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a) oder wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b).

Die Oltnerstrasse in Niedergösgen ist eine Hauptverkehrsstrasse «reduzierter Typ» (HVS RT) und wird in der Liste der Hauptstrassen gemäss Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) geführt. Es handelt sich dabei um eine verkehrsorientierte Strasse von regionaler Bedeutung, welche zudem als Ausnahmetransportroute Typ I gilt. Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV). Zugleich ist die Oltnerstrasse Bestandteil des Basisnetzes des Alltagsverkehrs für den Radverkehr. Im Abschnitt Mühledorfstrasse bis Industriestrasse sieht das Projekt zusätzliche Radstreifen mit einer Breite von 1,5 m bzw. 1,8 m entlang einer Stützkonstruktion mit einem Zaun vor. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV 2019, Verkehrszählstelle 215) beträgt ca. 7'099 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Der für 2030 prognostizierte durchschnittliche Tagesverkehr (DTV 2030) beträgt ca. 7'691 Fahrzeuge. Für das Jahr 2040 wird ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV 2040) von rund 8'300 Fahrzeugen erwartet. Aufgrund der dichten Besiedelung sowie der kurvigen Linienführung mit den hangseitigen Vorgärten und anliegenden Stützmauern sind Strassenverbreiterungen zudem nur sehr beschränkt und nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten möglich. In diesem Abschnitt fehlt im Querschnitt der erforderliche Platz für durchgehende Radstreifen. Die vom Einsprecher verlangte Breite der beidseitigen Radstreifen von mind. 1,75 m bzw. eine Verbreiterung der Radstreifen um 25 cm ergäbe einen zusätzlichen Landerwerb von rund 150 m² und somit eine entsprechend grössere Versiegelung.

Wegen des hohen Verkehrsaufkommens, des begrenzten Raums, der vorgegebenen Linienführung sowie der Mehrkosten durch den Landerwerb bemisst sich der Ausbau der Strasseninfrastruktur am Minimalstandard. Die im Strassenprojekt gewählten Breiten der richtungsgetrennten Fahrbahn und der Radstreifen entsprechen den Minimalanforderungen gemäss VSS-Norm 40 201 (Geometrisches Normalprofil) und VSS-Norm 40 212 (Entwurf des Strassenraums). Die baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr werden somit trotzdem in einem vernünftigen Mass im Erschliessungsplan bzw. im Strassensanierungsprojekt berücksichtigt. Weitergehender Massnahmen wie eine Verbreiterung der Strasse oder die Einführung von Tempo 30 bedarf es in Anbetracht der Funktion der Oltnerstrasse als verkehrsorientierte Strasse nicht.

Des Weiteren hätte die Einführung von Tempo 30 auf einem solch langen Abschnitt (Länge rund 1 km) einen Fahrzeitmehrbedarf von rund 45 Sekunden pro Fahrtrichtung für die Busse der BOGG-Linie 501 zur Folge. Bereits heute weist diese Buslinie eine äusserst angespannte Fahrzeit für die Einhaltung des Busfahrplans mit S-Bahn-Anschlüssen in Schönenwerd auf. Dies widerspricht den Bestrebungen, den Busfahrplan besser einhalten zu können.

Das Auflageprojekt wird nach Abwägen der Vor- und Nachteile in Bezug auf Sicherheit, Fahrgeometrie, Lichttraumprofil, Begegnungsfall, Verkehrsaufkommen, Strassenklassierung, Ausbauqualität, etc. als genügend sicher für sämtliche Verkehrsteilnehmer, unter anderem auch für den Radverkehr und die Fussgänger, erachtet.

In Bezug auf das fehlende Lärmsanierungsprojekt wird der erste Antrag der Einsprache Nr. 8 als gegenstandslos abgeschrieben. Im Übrigen wird sie abgewiesen.

2.7 Anpassungen des Erschliessungsplans infolge Projektänderungen

Bei der Erledigung der Einsprachen ergaben sich folgende Änderungen des vorliegenden Projektes. Die Mittelinsel bei der Bushaltestelle «Knoblez» wird für die Ausnahmetransporte überfahrbar ausgeführt. Zudem wird sie eingekürzt und es wird auf eine Begrünung verzichtet. Beim Containerplatz auf der Parzelle GB Niedergösgen Nr. 721 werden die Gefällsverhältnisse angepasst.

2.8 Strassenentwässerung

Die vorgesehene Strassenentwässerung entspricht der generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Gemeinde Niedergösgen (RRB-Nr. 2008/1436 vom 25. August 2008). Das Strassenabwasser wird weiterhin in die bestehende Mischwasserkanalisation der Siedlungsentwässerung geleitet. Einzelne Strassenabläufe und Längsleitungen werden im Laufe der Bauarbeiten saniert.

2.9 Lärm

Aufgrund der umfassenden strassenbaulichen Erneuerungs- und Ausbaumassnahmen und in Anlehnung an das Bundesgerichtsurteil "Grünau" (BGE 141 II 483) wird die geplante Strassensanierung als eine wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 2 LSV beurteilt. Wird eine Anlage wesentlich geändert ist gemäss Art. 18 LSV des Umweltschutzgesetzes (USG) gleichzeitig die Sanierung im Sinne der Art. 13 ff. LSV in Verbindung mit Art. 37a LSV durchzuführen. Mit der Ausarbeitung des Lärmsanierungsprojektes (LSP) wurde diese Anforderung erfüllt.

Das Lärmsanierungsprojekt wird als Projektergänzung in die Genehmigungsakten des vorliegenden Erschliessungsplans integriert. Das LSP zeigt auf, dass bis zum Sanierungshorizont 2044 ohne Massnahmen bei 29 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden. Der Alarmwert (AW) wird bei keiner Liegenschaft überschritten. Im Rahmen der Strassensanierung ist der Einbau eines lärmindernden Belags Typ SDA 4-12 vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Belagsendwirkung (Korrektur von -3 dBA) verbleiben noch Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei 8 Gebäuden. Für diese Objekte werden Erleichterungen beantragt.

2.10 Landwirtschaftsland, Drainagen und Flurwege

Vom Landerwerb sind landwirtschaftliche Grundstücke betroffen. Das Projekt sieht keine Beanspruchung von Landwirtschaftsland von mehr als 5 Aaren vor. Zudem handelt es sich um Flächen entlang der bestehenden Strassenparzellen. Aus den vorgenannten Gründen ist keine Bewilligung für die Abparzellierungen und Vereinigungen mit öffentlichen Strassenarealen notwendig.

2.11 Bodenschutz und Entsorgung

Gemäss dem Prüfperimeter Bodenabtrag ist der Oberboden in einem Streifen von 5 m Breite entlang der Kantonsstrasse schadstoffbelastet. Zudem besteht im angrenzenden Siedlungsgebiet bei diversen Parzellen (z. B. GB Nr. 877) sowie auf GB Nr. 884 im Bereich des Stahlmasts ein Verdacht auf Schadstoffbelastung. Es wird davon ausgegangen, dass der Richtwert gemäss VBBo überschritten wird, nicht aber der Prüfwert. Damit handelt es sich beim Abtrag des Oberbodens

(0-20 cm) um «schwach belasteten Bodenabtrag», der nur mit Einschränkungen weiterverwertet werden kann.

Das Oberbodenmaterial soll vor Ort wiederverwertet werden. Aufgrund der unterschiedlichen Belastungsursachen ist das Material jedoch möglichst parzellenweise abzutragen, zwischenzulagern und wiederzuverwerten (Prinzip «Gleiches zu Gleichem» gemäss VBBo).

Bei Erdarbeiten, die den Boden (Ober- und Unterboden) betreffen, gelangen Art. 6 und 7 der Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo; SR 814.12) sowie Art. 18 der Abfallverordnung (VVEA; SR 814.600) zur Anwendung. Abzutragender Boden muss schonend behandelt und als Boden weiterverwertet werden. Werden Böden temporär beansprucht (z. B. durch Installationsflächen und Depots), sind Verdichtungen und andere Strukturveränderungen, welche die Bodenfruchtbarkeit gefährden, mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden.

Laut dem Technischen Bericht Strassenbau ergaben materialtechnische Untersuchungen des Asphalts PAK-Gehalte über 1000 mg/kg (I26, I28, I30, I31) sowie PAK-Gehalte von 250-1000 mg/kg (I29). Letztere dürfen noch bis Ende 2025 auf einer Deponie Typ E entsorgt werden.

Fundationsschichten gelten ohne Analyse als Rückbaumaterial eines Bauwerks und nicht als sauberer Aushub. Sie müssen aufbereitet oder auf einer Deponie Typ B entsorgt werden. Nur mit entsprechenden Analysen kann eine Deponie Typ A toleriert werden. Diese Analysen des Fundationmaterials sind spätestens im Zuge der Bauarbeiten zu erbringen.

2.12 Gewässerraum

Die geplante Buskabine der Bushaltestelle «Falkenstein» kommt in den Gewässerraum des Dorfbachs nach Art. 41a der Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) zu liegen. Nach Art. 41c Abs. 1 GSchV dürfen innerhalb des Gewässerraums nur standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken gebaut werden. Sie bedürfen einer entsprechenden gewässerschutzrechtlichen Bewilligung.

Die Buskabine der Bushaltestelle «Falkenstein» kann im Gewässerraum des Dorfbachs erstellt werden. Das Bauvorhaben ist aufgrund der Lage der Bushaltestelle standortgebunden. Das öffentliche Interesse ist ebenfalls gegeben, da die Buskabine dem öffentlichen Verkehr (Busbetrieb) dient.

2.13 Fischerei

Das Bauvorhaben (Buskabine der Bushaltestelle «Falkenstein») benötigt gemäss Art. 8 bis 10 des Bundesgesetzes über die Fischerei (BGF; SR 923.0) und § 18 Abs. 1 des kantonalen Fischereigesetzes (FiG; BGS 625.11) eine fischereirechtliche Bewilligung.

2.14 Genehmigung

Die Planung ist recht- und zweckmässig und kann genehmigt werden.

3. **Beschluss**

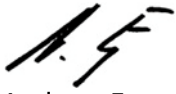
3.1 Die Einsprache von der Mercatali Architekten, Architektur GmbH, Niedergösgen (Einsprache Nr. 1), wird infolge Rückzugs von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

3.2 Die Einsprache von Cäcilia Lüthi, Niedergösgen (Einsprache Nr. 2), wird abgewiesen.

- 3.3 Die Einsprache von Bruno Hoser und Werner Hoser, Niedergösgen (Einsprache Nr. 3), wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.4 Die Einsprache von Roland Giger, Niedergösgen (Einsprache Nr. 4), wird abgewiesen.
- 3.5 Die Einsprache von Sonja Hofer, Niedergösgen (Einsprache Nr. 5), wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.6 Die Einsprachen von Hans Rudolf Zubler, Niedergösgen (Einsprache Nr. 6) und von der Samuel Amsler AG, 5107 Schinznach-Dorf (Einsprache Nr. 7) werden teilweise gutgeheissen. Im Übrigen werden die Einsprachen abgewiesen.
- 3.7 Die Einsprache vom Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn (Einsprache Nr. 8), wird abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden ist.
- 3.8 Für das Einspracheverfahren werden keine Kosten erhoben und keine Parteientschädigungen gesprochen.
- 3.9 Das Auflagedossier, bestehend aus Erschliessungsplan 1:500, Teil 1 bis Teil 3, Situation Bauprojekt 1:200, Teil 1 bis Teil 6, Längenprofil 1:500/50, Teil 1 bis Teil 3 und Querprofile 1:100, Teil 1 bis Teil 3, Haupt- / Oltnerstrasse, Dorfeinfahrt West / Mühledorfstrasse bis Knoten Erlinsbacherstrasse, Strassensanierung und Gehwegausbau, Niedergösgen, wird mit den Änderungen gemäss der Ziffer 2.7 der Erwägung genehmigt.
- 3.10 Dem Erschliessungsplan kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 PBG zu.
- 3.11 Bestehende Erschliessungspläne sind aufgehoben, soweit sie dem vorliegenden Plan widersprechen.
- 3.12 Lärm
- 3.12.1 Das Lärmsanierungsprojekt, bestehend aus dem Bericht Lärmsanierung 2.0 (gemäss Art. 8 Abs. 2 LSV), Haupt- / Oltnerstrasse, Strassensanierung und Gehwegausbau, Niedergösgen, wird genehmigt.
- 3.12.2 Bei 8 Liegenschaften werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Strassensanierung überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV gewährt werden müssen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:
- Hauptstrasse 62, Niedergösgen
 - Hauptstrasse 64, Niedergösgen
 - Hauptstrasse 75, Niedergösgen
 - Hauptstrasse 77, Niedergösgen
 - Hauptstrasse 79, Niedergösgen
 - Oltnerstrasse 1, Niedergösgen
 - Oltnerstrasse 13, Niedergösgen
 - Oltnerstrasse 15, Niedergösgen.
- 3.13 Landwirtschaftsland, Drainagen und Flurwege: Die Grundeigentümer bzw. Bewirtschafter sind rechtzeitig in die Planung einzubeziehen (bzgl. Behinderung während Bauzeit, Anbau der Kulturen koordiniert mit Baufortschritten, Anböschungen, usw.).
- 3.14 Bodenschutz und Entsorgung

- 3.14.1 Vor Baubeginn ist dem Amt für Umwelt ein Entsorgungskonzept nach Art. 16 VVEA einzureichen (Art, Qualität, Menge, Entsorgungsweg). Es soll dazu, die «Entsorgungstabelle Bauabfälle» gemäss der Homepage des BAFU verwendet werden.
- 3.14.2 Bei einer allfälligen Schadstoffuntersuchung des Bodens (z.B. für die Fundamentalschichten) ist das Untersuchungskonzept gemäss § 136 GWBA vorgängig dem Amt für Umwelt zur Stellungnahme einzureichen.
- 3.14.3 Oberboden (Humus), Unterboden und der mineralische Aushub (Untergrund) müssen getrennt abgetragen und (falls nötig) zwischengelagert werden. Alle Kulturerdearbeiten dürfen nur bei stark abgetrocknetem Boden und bei trockener Witterung und nur mit Raupenbagger durchgeführt werden.
- 3.14.4 Aufgrund der verschiedenen Belastungsursachen ist das Oberbodenmaterial grundstückweise abzutragen und jeweils auf derselben Parzelle wiederzuverwerten. Belastetes Oberbodenmaterial, das von der Parzelle weggeführt wird, darf nur eingeschränkt weiter verwertet oder muss entsorgt werden. Eine Weiterverwertung ist nur an Orten mit gleicher Bodenbelastung möglich. Die Bodenqualität muss gegenüber dem Abnehmer deklariert und durch das Amt für Umwelt bewilligt werden (§ 136 GWBA).
- 3.15 Gewässerraum
 - 3.15.1 Die gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 41 c Abs. 1 GSchV wird mit den folgenden Auflagen erteilt:
 - 3.15.2 Für die Bauausführung ist das Merkblatt «Baustellen-Entwässerung» des Amtes für Umwelt sinngemäss zu beachten.
 - 3.15.3 Der Baubeginn im Gewässerbereich ist dem Amt für Umwelt (Abteilung Wasserbau) mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich mitzuteilen.
- 3.16 Fischerei
 - 3.16.1 Die fischereirechtliche Bewilligung wird mit folgenden Auflagen erteilt:
 - 3.16.2 Das Amt für Wald, Jagd und Fischerei (AWJF, thomas.schlaepfi@vd.so.ch) ist mindestens zwei Wochen zum Voraus über den Zeitpunkt des Eingriffes im Gewässerbereich zu orientieren. Die fischereitechnischen Anordnungen sind strikte zu befolgen.
 - 3.16.3 Das AWJF entscheidet, ob das Abfischen gefährdeter Gewässerabschnitte oder andere fischereirechtliche Massnahmen notwendig sind. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewilligungsinhabers.
 - 3.16.4 Bei Betonarbeiten darf kein Zementwasser ins Gewässer abfliessen.

- 3.16.5 Während der Bauarbeiten im Gewässer ist eine Wasserhaltung zu erstellen. Trübungen des Bachlaufes sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Amthaus 1, 4502 Solothurn, Beschwerde geführt werden. Diese hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (waa/fls/doe), mit 1 gen. Auflosedossier + 1 gen. Erschliessungsplan (später)

Amt für Raumplanung

Strassenunterhalt Kreis II, Obere Dünnerstrasse 20, 4612 Wangen b. Olten, mit 1 gen. Erschliessungsplan (später)

Amt für Umweltschutz

Amt für Landwirtschaft

Amt für Wald, Jagd und Fischerei, Abteilung Fischerei

Gemeindepräsidium Niedergösgen, Hauptstrasse 50, 5013 Niedergösgen, mit 1 gen. Auflosedossier (später)

Bauverwaltung Niedergösgen, Hauptstrasse 50, 5013 Niedergösgen

Mercatali Architekten, Architektur GmbH, Hauptstrasse 35, 5013 Niedergösgen, z. Hd. Rolf

Michael Mercatali **(Einschreiben)**

Cäcilia Lüthi, Hauptstrasse 38, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**

Bruno Hoser, Innere Kanalstrasse 86, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**

Roland Giger, Hauptstrasse 64, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**

Sonja Hofer, Bachstrasse 16, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**

Hans Rudolf Zubler, Aeussere Kanalstrasse 21, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**

Samuel Amsler AG, Veltheimerstrasse 12, 5107 Schinznach-Dorf, z. Hd. Rudolf Amsler **(Einschreiben)**

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn **(Einschreiben)**

Lerch Weber AG, Geometer, Einschlagweg 47, 4632 Trimbach

Amt für Verkehr und Tiefbau (som) (z. Hd. Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt:

«Niedergösgen: Genehmigung Auflosedossier und Lärmsanierungsprojekt (Erschliessungsplan 1:500, Teil 1 bis Teil 3, Situation Bauprojekt 1:200, Teil 1 bis Teil 6, Längsprofil 1:500/50, Teil 1 bis Teil 3 und Querprofile 1:100, Teil 1 bis Teil 3) Haupt- / Oltnerstrasse, Dorfeinfahrt West / Mühledorfstrasse bis Knoten Erlinsbacherstrasse, Strassensanierung und Gehwegausbau»)