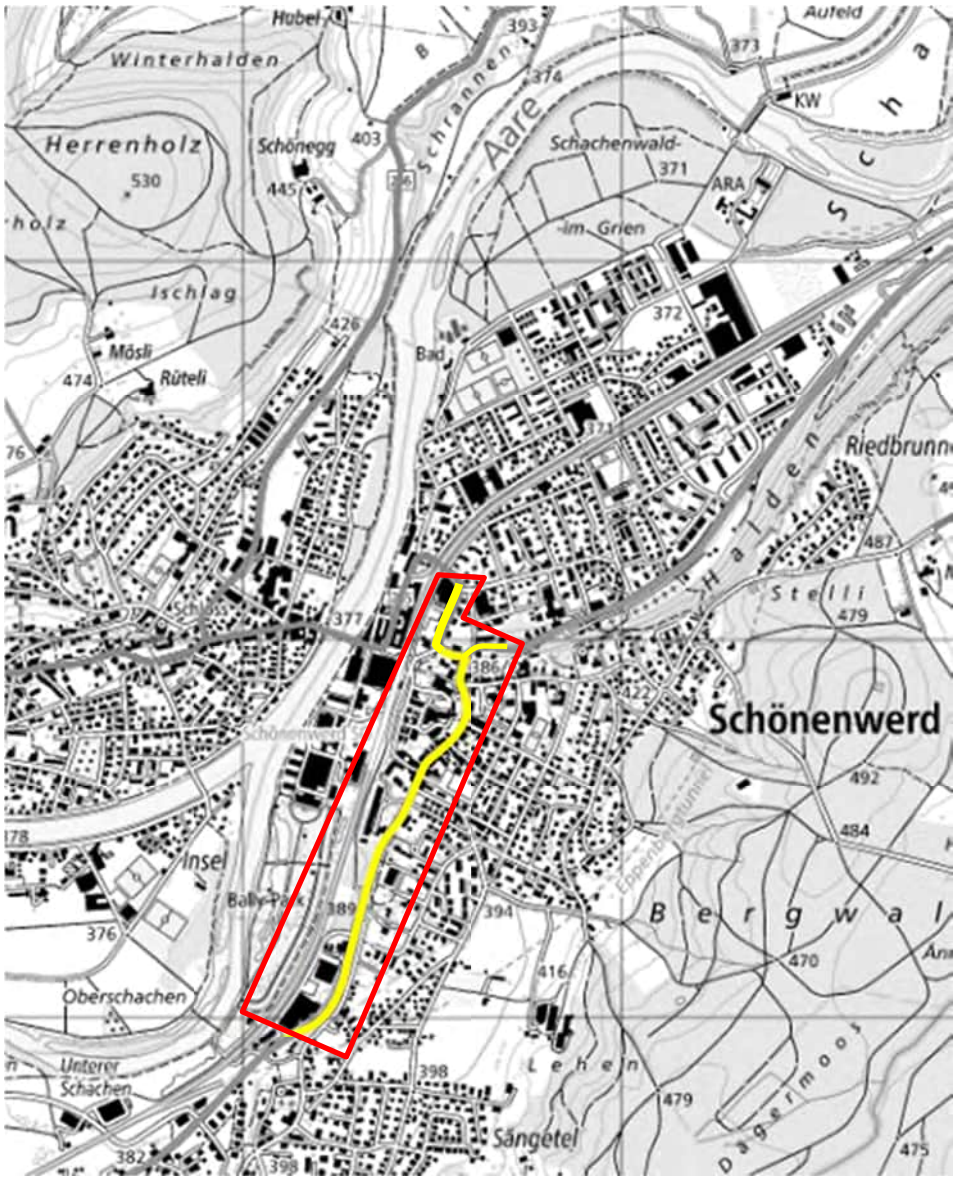
KANTON solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Öffentliche Mitwirkung

Gemeinde Schönenwerd
Sanierung Zentrumsdurchfahrt

Lärmsanierung 2.0 gemäss Art. 8 Abs. 2 LSV



Impressum

Auftraggeber: Amt für Verkehr und Tiefbau
Strassenbau
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Auftragnehmer: Jauslin Stebler AG
Neue Bahnhofstrasse 125
4132 Muttenz

Projektleiter: Peter Hartmann (ph)

Sachbearbeiterin: Elke Zimmermann (ez)

Datenablage Jauslin Stebler AG:
P:\703990_LSP SO\2000 Schönenwerd\5_PROJ\Berichte\Perimeter Erschliessungsplan - Oltnerstrasse\25-11-03_Bericht LSP Schönenwerd Erschliessungsplan.docx

Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Autor	Beschreibung
03.11.2025	1.0	ph/ez	LSP-Bericht zur Genehmigung durch AfU
09.10.2026	1.0		Mitwirkung

Inhalt

1. Einleitung 5
1.1. Ausgangslage 5
1.2. Erstsanierung 5
1.3. Auftrag 5
1.4. Untersuchungsperimeter 5
1.5. Vollzugsablauf 5
2. Grundlagen 6
2.1. Allgemeine Projektgrundlagen 6
2.2. Rechtliche Grundlagen 6
2.2.1. Ausgangslage 6
2.2.2. Lärmrechtliche Einordnung 6
2.2.3. Lärmschutz-Verordnung 6
2.2.4. Belastungsgrenzwerte 7
2.2.5. Sanierungspflicht 7
2.3. Planungshorizont 8
2.4. Verkehrsgrundlagen 8
2.5. Planerische Grundlagen 8
3. Methodik 9
3.1. Lärmermittlung 9
3.1.1. Art der Ermittlung 9
3.1.2. Berechnungsmodell 9
3.1.3. Massgebende Beurteilungspunkte 9
3.2. Lärmmessungen 9
3.3. Belagsgütemessungen 9
3.4. Modellkorrekturen 10
3.4.1. Allgemeine Modellkorrekturen 10
3.4.2. Belagskennwerte 10
3.5. Massgebende Geschwindigkeit 10
4. Lärmbeurteilung 11
4.1. Lärmsituation Ist-Zustand 11
4.2. Lärmsituation Prognosehorizont 11
4.3. Umfang der Sanierungspflicht 11
5. Massnahmenstudie 12
5.1. Vorgehen 12
5.2. Wirtschaftliche Tragbarkeit 12
5.3. Massnahmen an der Quelle 12
5.3.1. Lärmmindernder Belag 12
5.3.2. Temporeduktion 12
5.4. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg 14

5.4.1. Rahmenbedingungen 14
5.4.2. Massnahmenprüfung 14
5.5. Wirksamkeit der Massnahmen 14
5.6. Erleichterungen 15
5.6.1. Ausgangslage 15
5.6.2. Neubeurteilung 15
5.7. Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) 15
5.7.1. Lärmrechtliche Ausgangslage 15
5.7.2. Erstsanierung 15
5.7.3. Baubewilligungen nach 1.1.1985 16
5.7.4. Einbau Schallschutzfenster 16
5.8. Beurteilung 16
6. Kosten und Termine 17
6.1. Kosten 17
6.2. Zeitplan für die Realisierung der Massnahmen 17

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Oltnerstrasse in Schönenwerd im Abschnitt zwischen Einmündung Köllikerstrasse bis Knoten Aarauer-/Gösger-/Oltnerstrasse inkl. die anschliessenden Strassenabschnitte der Aarauer- und Gösgerstrasse im Zentrumsbereich soll im Rahmen des Projekts «Sanierung Zentrumsdurchfahrt» umgestaltet und saniert werden.

Die Oltnerstrasse ist eine der am stärksten belasteten Strassen des Kantons Solothurn. Der Dorfkern wird vom hohen Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt. Der lokale Verkehr und auch der Langsamverkehr werden stark behindert. Mit der Gesamtsanierung der Zentrumsdurchfahrt soll die Basis für eine urbane Siedlungsentwicklung im Dorfkern geschaffen werden. Gleichzeitig sollen die Verkehrsanlagen so konzipiert sein, dass die Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens gewährleistet werden kann.

Gemäss Lärmsanierungsstrategie 2.0 des Amts für Verkehr und Tiefbau soll im Rahmen des Erschliessungsplanverfahrens ebenfalls die Lärmsituation neu beurteilt werden, unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung, den Vorgaben des Bundes und dem Stand der Technik.

1.2. Erstsanierung

In den Jahren 2000 und 2001 wurden für die Kantonsstrassen in Schönenwerd zwei separate Lärmsanierungsprojekte ausgearbeitet. Die entsprechenden Massnahmen (Einbau Schallschutzfenster) wurden umgesetzt. Die Strassen gelten als lärmrechtlich erstsaniert.

[1] Teilsanierungsprojekt (TSP) T5, K265 und Schmiedengasse, erstellt durch Büro Grolimund + Partner, Regierungsratsbeschluss (RRB) vom 28.11.2000

[2] Teilsanierungsprojekt (TSP) T5 (Oltnerstrasse), erstellt durch Büro Grolimund + Partner, Regierungsratsbeschluss (RRB) vom 06.11.2001

1.3. Auftrag

Die Jauslin Stebler AG wurde vom Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT) beauftragt, für den Perimeter des Projekts «Sanierung Zentrumsdurchfahrt» in Schönenwerd ein Lärmsanierungsprojekt der 2. Generation («Nachsanierung») nach der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung, sowie unter Berücksichtigung der neusten Berechnungsmethoden zu erarbeiten.

1.4. Untersuchungsperimeter

Der Sanierungsperimeter umfasst die nachfolgend aufgeführten Abschnitte:

- Oltnerstrasse: ganzer Abschnitt
- Aarauerstrasse: ab Knoten Aarauer-/Gösger-/Oltnerstrasse bis und mit Gebäude Aarauerstrasse 5 / Parzelle 214 resp. bis Stiftungskirche
- Gösgerstrasse: ab Knoten Aarauer-/Gösger-/Oltnerstrasse bis und mit Gebäude C. F. Ballystrasse 7 / Parzelle 491 resp. bis Einmündung C.F. Ballystrasse

Untersucht werden sämtliche Gebäude und unüberbauten Bauparzellen in der ersten Gebäudereihe. Häuser in der zweiten Gebäudereihe sind in der Regel bereits zu weit weg von der Strasse, um Immissionsgrenzwertüberschreitungen aufzuweisen. Sie werden dort untersucht, wo keine umfassende Abschirmung durch Häuser der ersten Gebäudereihe stattfindet.

1.5. Vollzugsablauf

Aufgrund der Überschreitungen des Immissionsgrenzwerte (IGW) besteht seitens Anlageeigentümer eine Sanierungspflicht. Gemäss Artikel 18 des USG dürfen Strassensanierungen nur durchgeführt werden, wenn sie auch gleichzeitig lärmtechnisch saniert werden. Im Rahmen des Erschliessungsplans «Sanierung Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd» ist daher eine Neubeurteilung der Lärmsituation nach Art. 8ff LSV erforderlich und für den betroffenen Strassenabschnitt ist ein Lärmsanierungsprojekt nach dem aktuellen Stand der Technik und Wissens auszuarbeiten.

Das Sanierungsprojekt ist Bestandteil des Erschliessungsplans «Sanierung Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd». Das Amt für Umwelt hat gemäss § 7 Abs. 1 die Zustimmung zum Lärmsanierungsprojekt zu geben. Nach der öffentlichen Auflage beschliesst der Regierungsrat das Sanierungsprojekt.

Die Umsetzung der vorgesehenen Sanierungs- und Schallschutzmassnahmen erfolgt im Rahmen des kantonalen Erschliessungsplans.

2. Grundlagen

2.1. Allgemeine Projektgrundlagen

[2] Umweltschutzgesetz (USG) vom 7. Oktober 1983 (Stand 1. April 2025)

[3] Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand 1. Januar 2025)

[4] Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand 1. April 2025)

[5] Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (Stand 1. Juli 2025)

[6] Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand 1. Juli 2025)

[7] Leitfaden Strassenlärm. Vollzugshilfe für die Sanierung. Stand: Dezember 2006. Bundesamt für Umwelt BAFU, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern, 2006

[8] Lärmschutz-Verordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO) vom 1. September 2002 (RRB vom 2. Juli 2002)

2.2. Rechtliche Grundlagen

2.2.1. Ausgangslage

Ziel des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) ist der Schutz des Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen. In der vom Bundesrat erlassenen Lärmschutz-Verordnung (LSV) sind die vom Eigentümer einer lärmverursachenden Strasse zu treffenden Massnahmen festgehalten.

Trotz erfolgter Erstsanierung werden die Immissionsgrenzwerte entlang der Oltnerstrasse nach wie vor überschritten. Für diese Strecke ist daher im Rahmen des Erschliessungsplanes eine Neubeurteilung der Lärmsituation nach Art. 8ff LSV erforderlich.

Mit dem vorliegenden Lärmsanierungsprojekt 2.0 werden die Anforderungen gemäss LSV erfüllt und eine Neubeurteilung nach dem aktuellen Stand der Technik und Wissens vorgenommen.

2.2.2. Lärmrechtliche Einordnung

Aufgrund der umfassenden strassenbaulichen Erneuerungs- und Ausbaumassnahmen wird das vorliegende Ausbauvorhaben als eine wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung LSV beurteilt.

Im Sinne der Vollständigkeit werden im vorliegenden Bericht auch die Gebäude der abzweigenden Köllikerstrasse auf Gemeindegebiet von Schönenwerd untersucht, obwohl die Köllikerstrasse eine Gemeindestrasse ist. Die untersuchten Gebäude werden sowohl vom Lärm der Köllikerstrasse, als auch vom Lärm der Oltnerstrasse (welche in diesem Bereich bereits ausserhalb des Sanierungsperimeters liegt) beeinflusst. Da weder ein Umbau noch eine Sanierung auf der Köllikerstrasse noch auf der Oltnerstrasse im Bereich südlich des Sanierungsperimeters Zentrumsdurchfahrt vorgesehen ist, gelten die beiden Strassen in diesem Bereich gemäss LSV Art. 13 ff weiterhin als bestehende ortsfeste Anlagen ohne wesentliche Änderung.

2.2.3. Lärmschutz-Verordnung

Mit dem Strassenbauvorhaben (Erschliessungsplan) ist gemäss Art. 18 des Umweltschutzgesetzes (USG) gleichzeitig die Sanierung im Sinne der LSV Art. 8 ff in Verbindung mit LSV Art. 37a durchzuführen.

Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen die Lärmemissionen der neuen und geänderten Anlageteile so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Abs. 1 LSV). Wird eine Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV).

2.2.4. Belastungsgrenzwerte

Für die Beurteilung von Strassenlärm gelten gemäss Anhang 3 LSV die in der Tabelle 1 aufgeführten Grenzwerte. Da es sich im betrachteten Abschnitt lärmrechtlich um eine wesentlich geänderte ortsfeste Anlage handelt, sind bei der Beurteilung die Immissionsgrenzwerte massgebend.

Für Räume in Betrieben, die in Gebieten der ES I, der ES II und der ES III liegen, gelten nach Art. 42 LSV um 5 dB(A) erhöhte Planungs- und Immissionsgrenzwerte. Die erhöhten Grenzwerte gelten nicht für Schulen, Anstalten und Heime.

Für Gebiete und Gebäude, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag oder in der Nacht aufhalten, gelten nach Art. 41 LSV für die Nacht bzw. den Tag keine Belastungsgrenzwerte.

	Planungswert Lr in dB(A)		Immissionsgrenzwert Lr in dB(A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
ES	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Tabelle 1: Belastungsgrenzwerte gemäss Anhang 3 LSV

2.2.5. Sanierungspflicht

Sind die massgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten so ist der Strasseneigentümer sanierungspflichtig. Die Sanierungspflicht richtet sich nach Art. 13 LSV ff und wird für jedes anstossende Grundstück beurteilt. Sie ist abhängig vom Zeitpunkt der Erschliessung des Grundstücks und dem Datum der Baubewilligung eines Gebäudes. Folgende Tabelle stellt die Kriterien für die Sanierungspflicht gemäss Leitfaden Strassenlärm des BAFU/ASTRA (2006) dar.

Erschliessung Bauzone	Baubewilligung Gebäude	Sanierungs-pflicht	Berechtigung für	
			Lärmschutz-wände	Schallschutz-massnahmen*
Erschlossen vor 1.1.85	Baubewilligung vor 1.1.85	Ja	Ja	Ja
	Baubewilligung nach 1.1.85	Ja	Ja	Nein
	Unüberbaut	Ja	Ja	-
Erschlossen nach 1.1.85	Baubewilligung vor 1.1.85	Ja	Ja	Ja
	Baubewilligung nach 1.1.85	Nein	Nein	Nein
	Unüberbaut	Nein	Nein	-
Ausserhalb der Bauzone	Baubewilligung vor 1.1.85	Ja	Ja	Ja
	Baubewilligung nach 1.1.85	Nein	Nein	Nein
	Unüberbaut	Nein	Nein	-

* Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden nach Art. 15 LSV

Tabelle 2: Sanierungspflicht

Bemerkung:
Für neu erschlossene Gebiete und lärmrelevante Baubewilligungen welche nach dem 1.1.85 genehmigt wurden, wird davon ausgegangen, dass die Anforderungen der Lärmschutz-Verordnung (LSV Art. 29ff) erfüllt sind. Die Massnahmen wurden entsprechend der Sanierungspflicht gemäss Tabelle 2 untersucht.

2.3. Planungshorizont

Bei der Ausarbeitung eines Sanierungsprojektes ist die absehbare Entwicklung der Emissionen zu berücksichtigen. Die Sanierung wird projektspezifisch und im Sinne der Vorsorge auf ein zukünftiges Prognoseszenario erfolgen Der Sanierungshorizont beträgt gemäss Leitfaden Strassenlärm [7] Jahr «Heute» + 20 Jahre, wobei bei der vorliegenden Beurteilung für den Ist-Zustand das Jahr 2024 und für den Prognosehorizont das Jahr 2044 zu Grunde gelegt wird.

2.4. Verkehrsgrundlagen

Basis für die Berechnung des Emissions- bzw. Schallleistungspegels Lw bilden die Verkehrszahlen und -prognosen, welche im durch das Amt für Verkehr und Tiefbau im Mai 2024 zur Verfügung gestellt wurden.

Für die Bestimmung der Sanierungspflicht und als Grundlage für die Dimensionierung der Massnahmen gilt der Zustand im Sanierungshorizont 2044 (vergl. Kap. 2.3 Planungshorizont). Die heutigen (2024) und zukünftigen (2044) jahresdurchschnittlichen Verkehrswerte sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Weitere Informationen zu den einzelnen Emissionsabschnitten sind im Anhang 2 enthalten.

Strasse	Abschnitt von	bis	Jahr	DTV [Fz./Tag]	Tag Nt [Fz.h]	Nacht Nn [Fz./h]
Oltnerstrasse	50005590+0 (Gde-Grenze)	50005620+25 (Weidengasse)	2024	17’770	1’020	173
			2044	19’010	1’095	186
Oltnerstrasse	50005620+25 (Weidengasse)	50005660+16 (Burgstrasse)	2024	17’690	1’019	173
			2044	18’990	1’094	186
Oltnerstrasse	50005660+16 (Burgstrasse)	50005660+92 (Aarauerstrasse)	2024	17’270	995	169
			2044	19’060	1’098	187
Aarauerstrasse	50005660+92 (Oltnerstrasse)	50005680+38 (Aarauerstr. 5)	2024	15’000	864	147
			2044	16’740	964	164
Gösgerstrasse	61000920+63 (Oltnerstrasse)	61000920+63 (C.F.Ballystrasse)	2024	9’160	528	90
			2044	10’550	608	103
Schmiedengasse	67000000+0 (ab Oltnerstrasse)	67000010+48	2024	3’000	173	29
			2044	3’900	225	38
Köllikerstrasse	66000000+0 (ab Oltnerstrasse)	66000030+0	2024	1’900	109	19
			2044	2’500	144	25

Tabelle 3: Verkehrsgrundlagen

Bemerkungen:
DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (über 365 Tage im Jahr)
Nt = 0.0576 x DTV: Faktor zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsmenge am Tag Nt
Nn = 0.0098 x DTV: Faktor zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsmenge in der Nacht Nn

2.5. Planerische Grundlagen

Als Grundlage wurde der rechtskräftige Bauzonenplan der Gemeinde Schönenwerd (Genehmigung durch den Regierungsrat RRB Nr. 1123 vom 19. Juli 2023) verwendet.

3. Methodik

3.1. Lärmermittlung

3.1.1. Art der Ermittlung

Gemäss Art. 38 Abs. 1 LSV sind die Strassenlärmemissionen als Beurteilungspegel Lr anhand von Berechnungen oder Messungen zu ermitteln. Berechnungen und Messungen sind somit gleichwertig. Die Lärmimmissionen werden anhand von Berechnungen mit einem dreidimensionalen Berechnungsmodell ermittelt. Bei Gebäuden werden die Lärmbelastungen in der Mitte offener Fenster lärmempfindlicher Räume berechnet. In noch nicht überbauten Bauzonen werden die Lärmimmissionen dort berechnet, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen (vgl. Art. 39 LSV).

3.1.2. Berechnungsmodell

Die Lärmbelastungen wurden gemäss den Vorgaben der LSV und des Leitfadens Strassenlärms für den Jahresdurchschnitt mit dem Computerprogramm CadnaA Version 2025 MR 1, unter Anwendung des Berechnungsalgorithmus sonROAD18 ermittelt. SonROAD18 gilt als aktueller Stand des Wissens und der Technik bezüglich Modellierung von Strassenlärm und erlaubt die Berechnung der Schallemissionen des Strassenverkehrslärms gemäss Anhang 3 der LSV [3]. Als Basis für die Berechnungen dient ein dreidimensionales Geländemodell mit den Lärmquellen, mit den relevanten Objekten im Schallausbreitungsweg und mit den massgebenden Empfangspunkten.

3.1.3. Massgebende Beurteilungspunkte

Bei Wohn- und Betriebsgebäuden mit lärmempfindlich genutzten Räumen wird grundsätzlich der lärmexponierteste Beurteilungspunkt pro Fassade ermittelt und ausgewiesen (im Regelfall im Erdgeschoss oder 1. Obergeschoss). Im vorliegenden Projekt werden bei unterschiedlichen lärmempfindlichen Nutzungen (z.B. Büronutzung im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen) aufgrund der unterschiedlichen Immissionsgrenzwerte (IGW) die jeweils kritischsten Lärmbelastung hinsichtlich der IGW ausgewiesen.
Bei unüberbauten Grundstücken wird die Lärmbelastung dort ermittelt, wo nach Bau- und Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen (auf Baulinie).

3.2. Lärmmessungen

Zur Validierung des Berechnungsmodells und zur Erfassung der akustischen Eigenschaften der Aarauerstrasse und der Oltnerstrasse wurden 2 Kurzzeit-Schallpegelmessung (KZM) im Freifeld durchgeführt (Messprotokolle siehe Anhang 2.4, Modellvalidierung siehe Anhang 2.5).

KZM sind Messungen des Gesamtstrassenlärms während in der Regel 30 - 60 Minuten mit gleichzeitiger Verkehrszählung. Sie werden unter normalen, d.h. windstillen und trockenen Bedingungen durchgeführt, da nur die bei diesen Verhältnissen ermittelten Messwerte reproduzierbar sind.

Auf die Durchführung einer KZM an der Gösgerstrasse wurde in Rücksprache mit dem Auftraggeber verzichtet, da aufgrund einer laufenden Strassenbaustelle mit Lichtsignal-Anlage kein geeigneter Standort gefunden werden konnte (Auswirkung der LSA mit Rückstau ergibt verfälschtes Bild bzw. verfälschte Messung gegenüber dem Normalzustand).

3.3. Belagsgütemessungen

Als Grundlage für die Lärmberechnungen wurden im Auftrag des Amts für Verkehr und Tiefbau im Jahr 2023 flächendeckend auf dem gesamten Innerortsnetz CPX-Messungen durchgeführt.

Bei dieser Messmethode werden die akustischen Eigenschaften von Strassenbelägen durch eine kontinuierliche und direkte Messung der Fahrbahn-Reifen-Geräusche mit einem Messanhänger ermittelt. CPX-Messungen werden für die Festlegung allfälliger Belagskorrekturen Kb verwendet.

3.4. Modellkorrekturen

3.4.1. Allgemeine Modellkorrekturen

Es wurde keine Modellkorrektur vorgenommen.

3.4.2. Belagskennwerte

Ist-Zustand:
Die Belagskorrekturen für den Ist-Zustand basieren auf den Ergebnissen der Belagsgütemessungen nach dem CPX-Verfahren. Der bestehende Deckbelag im Perimeter weist CPX-Werte zwischen -0.5 und +0.8 dB(A) auf (vergleiche Anhang 2.3). Für die Berechnung des Ist-Zustands wurde in Rücksprache mit dem Auftraggeber durchgehend ein Belagskennwert von Kb = 0 dB(A) verwendet.

Prognosezustand:

Prognosezustand:
Im Planungshorizont 2044 ohne Lärmschutzmassnahmen wird von denselben Belagskennwerten Kb ausgegangen wie im Ist-Zustand.
Im Planungshorizont 2044 mit Lärmschutzmassnahmen wird im Projektperimeter der Zentrumsdurchfahrt der vorgesehene lärmmindernde Belag SDA 4-12 mit Belagskennwert Kb = -4 dBA für die Ermittlung der künftigen Lärmbelastung zu Grunde gelegt.

3.5. Massgebende Geschwindigkeit

Als Grundlage für die Berechnung wird die vor Ort signalisierte Geschwindigkeit verwendet.

4. Lärmbeurteilung

4.1. Lärmsituation Ist-Zustand

Die Lärmbelastungen für den Ausgangszustand 2024 sind im Anhang 3.1 aufgelistet. Die Lärmsituation im untersuchten Abschnitt kann wie folgt zusammengefasst werden:

Strasse	**Anzahl Gebäude**			**Anzahl Personen**	
	Total	> IGW	≥ AW	> IGW	≥ AW
Aarauerstrasse	5	4	0	45	0
Gösgerstrasse	11	8	0	30	0
Oltnerstrasse	50	34	14	258	129
Köllikerstrasse	8	2	0	15	0
Total	74	48	**0**	**348**	**129**

Tabelle 4: Übersicht Lärmsituation Ist-Zustand

4.2. Lärmsituation Prognosehorizont

Die Lärmbelastungen für den Prognosehorizont 2044 sind im Anhang 3.1 aufgelistet. Die Lärmsituation kann wie folgt zusammengefasst werden:

Strasse	**Anzahl Gebäude**			**Anzahl Personen**	
	Total	> IGW	≥ AW	> IGW	≥ AW
Aarauerstrasse	5	4	0	45	0
Gösgerstrasse	11	8	0	30	0
Oltnerstrasse	50	34	18	295	184
Köllikerstrasse	8	2	0	15	0
Total	**74**	**48**	**18**	**385**	**184**

Tabelle 5: Übersicht Lärmsituation Prognosehorizont

Legende:
IGW Immissionsgrenzwert
AW Alarmwert
* wenn nicht gezählt: Wohnnutzung: 3 Personen/Wohneinheit
Büronutzung: 2 Personen/Fenster

4.3. Umfang der Sanierungspflicht

Die Tabelle in Kap. 5.3 zeigt, dass beim Sanierungshorizont 2044 die massgebenden Immissionsgrenzwerte bei insgesamt 48 Liegenschaften überschritten werden. Für diese Liegenschaften ist der Kanton sanierungspflichtig. Betroffen davon sind theoretisch rund 385 Personen.
Der Alarmwert wird bei 18 Gebäuden erreicht oder überschritten. Davon betroffen sind theoretisch rund 184 Personen.

5. Massnahmenstudie

5.1. Vorgehen

Gemäss Art. 8 LSV hat die Sanierung soweit zu erfolgen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Dies kann durch Massnahmen an der Quelle, auf dem Ausbreitungsweg oder gegebenenfalls am Gebäude erfolgen.

Entsprechend den Bestimmungen des Leitfadens Strassenlärm erfolgt die Dimensionierung der Massnahmen auf der Basis eines künftigen Planungshorizontes, welcher die zu erwartenden Verkehrszunahme und Verschlechterung der Belagseigenschaften berücksichtigt. Mit der Festlegung und Verwendung des Planungshorizontes 2044 für die Massnahmenstudie wird gemäss dem Leitfaden Strassenlärm dem Vorsorgeprinzip im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Umweltschutzgesetzes Rechnung getragen.

Gemäss Art. 13 Abs. 2 LSV sind Massnahmen so weit zu treffen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die IGW nicht überschritten werden. Dabei sind gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV Massnahmen zur Verringerung oder Verhinderung der Lärmerzeugung gegenüber Massnahmen zur Verringerung oder Verhinderung der Lärmausbreitung vorzuziehen, sofern keine überwiegenden Interessen dagegensprechen.

5.2. Wirtschaftliche Tragbarkeit

Der Leitfaden des BAFU/ASTRA verlangt, dass die Wirtschaftlichkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen im Sanierungsprojekt ausgewiesen wird. Bei Kosten pro Lärmschutzwand (LSW) < 0.5 Mio. Franken dient zur Bestimmung der Wirtschaftlichkeit der Kosten-Nutzen-Faktor (KNF).

Sind die Kosten > Fr. 500'000.- pro LSW, wird die wirtschaftliche Tragbarkeit (WTI) anhand der BAFU Publikationen SRU-301 und UV-0609 ermittelt.

5.3. Massnahmen an der Quelle

5.3.1. Lärmmindernder Belag

Ende 2022 wurde der Grundsatz festgelegt, dass im Siedlungsbereich generell ein lärmmindernder Belag des Typ SDA 8-12 eingebaut wird. Bei hohem Verkehrsaufkommen und somit hoher Lärmbelastung ist ein Belag des Typ SDA 4-12 zu verwenden. Die Wahl des Belagstyps ist primär abhängig von der Lärmbelastung in Abhängigkeit der Empfindlichkeitsstufe und somit letztlich von der Grenzwertsituation.

Aufgrund der Überschreitung des IGW von ≥ 2 dBA wird im betroffenen Sanierungsperimeter im gesamten Bereich der Einbau eines lärmmindernden Belags Typ SDA 4-12 vorgesehen. Unmittelbar nach dem Einbau kann eine Wirkung von bis zu –8 dBA erreicht werden. Die Wirkung lässt allerdings mit der Zeit nach (Verschmutzung der Hohlräume, Beschädigung der Oberflächenstruktur).

In den Berechnungen (Prognosehorizont 2044) wird in Rücksprache mit dem Auftraggeber eine Belagsendwirkung von kB -4 dBA berücksichtigt.

5.3.2. Temporeduktion

Ausgangslage

Voraussetzung für eine Temporeduktion aus Lärmschutzgründen ist gemäss Art. 108, Abs. 2d SSV eine – im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung – übermässige Lärmbelastung d.h. Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte. Weiter muss die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit verhältnismässig sein. Das Verhältnismässigkeitsprinzip setzt zunächst voraus, dass

a) eine Temporeduktion die Lärmbelastung wirksam reduziert (Kriterium der «Eignung») und

b) keine mildere Sanierungsmassnahme zur Verfügung steht (Kriterium der «Erforderlichkeit»)

In einem nächsten Schritt ist zu beurteilen, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig ist. Dabei ist eine gesamthafte Interessenabwägung durchzuführen, wobei alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf alle Bereiche (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.) einzubeziehen sind, unabhängig davon, in welchen Normen sie verankert sind.

Vorgesehene Ausweitung des Tempo 50 Bereichs der Oltnerstrasse mit Verlegung des Wechsels 50/60 km/h:

Von Olten herkommend befindet sich der Wechsel von 60 km/h auf 50 km/h auf Höhe der Reiheneinfamilienhäuser Oltnerstrasse 67/69/71/73. Der Standort des Geschwindigkeitswechsels ist aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar und unter Beibehaltung von Tempo 60 km/h würde der IGW trotz künftig lärmminderndem Belag noch überschritten. Das Projekt sieht daher eine Ausweitung des T50 Bereichs um ca. 70m in Richtung Olten vor (siehe Anhang 5: Massnahmenübersicht).

Grobprüfung für Tempo 30 km/h:

Anhand der Checkliste «Verhältnismässigkeitsprüfung T30) wurde für den Bereich des Projekts der Zentrumsdurchfahrt eine detaillierte Analyse vorgenommen (vergl. Anhang 4). Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Vorbemerkung
Zwischen 2012 und 2016 wurde das Gesamtprojekt „Schönenwerd Zentrum“ erarbeitet. Dieses beinhaltete auch ein Variantenstudium zu den Knotenformen, dessen Bestvariante zwei Lichtsignalanlagen mit gezieltem Verkehrsmanagement vorsieht. Im Rahmen des Vorprojekts wurden unterschiedliche Temporegimes (T50, T30, T50/T30-Kombination) sowie Massnahmen des Verkehrsmanagements (mit rund 18'000 Fahrzeugen pro Tag) simuliert, insbesondere für die Abendspitzenstunde. Die Analysen zeigten, dass mit Dosierung und optimiertem Verkehrsmanagement die Verkehrsqualität im Zentrum konstant ausreichend bleibt, Rückstaulängen verkürzt und Busreisezeiten der Linie 3 um 20 - 30 % reduziert werden können. Am besten schnitt die Variante T50 ab. Varianten mit Tempo 30 sind zwar umsetzbar, erfordern jedoch ein strengeres Verkehrsmanagement und höhere Dosiermengen.

Beurteilung
Die Ortsdurchfahrt von Schönenwerd ist als der Teil Hauptstrasse H5 von hoher verkehrlicher Bedeutung. Da zwischen Olten und Aarau keine nahe Alternative über das Nationalstrassennetz besteht, hat die H5 hier eine besonders wichtige Funktion.
Die Immissionsgrenzwerte werden – auch unter Berücksichtigung eines lärmmindernden Belags – bei 33 Liegenschaften überschritten. Durch eine Temporeduktion könnten die Lärmemissionen zwar wahrnehmbar gesenkt werden.

Fazit
Die Interessenabwägung zeigt, dass eine Geschwindigkeitsreduktion unter Berücksichtigung aller untersuchten Kriterien gegebenenfalls zweck- und verhältnismässig sein kann. Die Verkehrskommission hat daher - unter Würdigung und Gewichtung aller untersuchten Kriterien - eine Interessenabwägung vorzunehmen und eine entsprechende Empfehlung abzugeben.

Beschluss
Die kantonale Verkehrskommission, Ausschuss Verkehrsmassnahmen, empfahl anlässlich der Sitzung vom 04.09.2025 die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h beizubehalten.
Die verkehrlichen Untersuchungen sprechen zugunsten der Vorprojektvariante mit Tempo 50. Die überregionale Funktion der Strasse wird höher gewichtet als die Einführung von Tempo 30. Es handelt sich um eine verkehrsorientierte Strasse mit viel Durchgangsverkehr aus Richtung und in Richtung Aarau. Die Verkehrskommission kommt daher unter sorgfältiger Würdigung und Gewichtung aller untersuchten Kriterien im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 nicht verhältnismässig ist.

5.4. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg

5.4.1. Rahmenbedingungen

Um Gebäude vor dem Strassenlärm abzuschirmen, ist die Errichtung von Lärmschutzwänden denkbar, sofern diese aus Sicht des Ortsbildschutzes und aufgrund der Platzverhältnisse möglich, erwünscht, technisch realisierbar und in einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis sind.

5.4.2. Massnahmenprüfung

Auch unter Berücksichtigung der Massnahmen an der Quelle verbleiben IGW-Überschreitungen bei 48 Liegenschaften. Als Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg wurden Lärmschutzwände geprüft. Auf Grund der Zugänglichkeit der Liegenschaften (Hauszufahrten und Ladenzugänge) und der Platz- und Erschliessungsmöglichkeiten sind keine Lärmschutzwände realisierbar. Die genauen Begründungen für alle Gebäude, weshalb keine Wände möglich sind, befinden sich in Anhang 6, Erleichterungen.

5.5. Wirksamkeit der Massnahmen

Die vorgesehene Belagssanierung bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung in der Grössenordnung von 3 dBA. Mit dieser Massnahme können bei 12 Liegenschaften resp. 88 Personen die Belastungen unter die massgebenden Immissionsgrenzwerte gesenkt werden. Der Alarmwert kann bei allen Gebäuden unterschritten werden.

Lärmsituation 2044 (ohne Massnahmen)

Strasse	**Anzahl Gebäude**			**Anzahl Personen**	
	Total	> IGW	≥ AW	> IGW	≥ AW
Aarauerstrasse	5	4	0	45	0
Gösgerstrasse	11	8	0	30	0
Oltnerstrasse	50	34	18	295	184
Köllikerstrasse	8	2	0	15	0
Total	**74**	**48**	**18**	**385**	**184**

Tabelle 6: Übersicht Lärmsituation Prognosehorizont (ohne Massnahmen)

Lärmsituation 2044 (mit Massnahme Belag und Ausdehnung T50 Bereich auf der Oltnerstrasse)

Strasse	**Anzahl Gebäude**			**Anzahl Personen**	
	Total	> IGW	≥ AW	> IGW	≥ AW
Aarauerstrasse	5	4	0	45	0
Gösgerstrasse	11	3	0	9	0
Oltnerstrasse	50	27	0	228	0
Köllikerstrasse	8	2	0	15	0
Total	**74**	**36**	**0**	**297**	**0**

Tabelle 7: Übersicht Lärmsituation Prognosehorizont (mit Massnahmen)

Legende:
IGW Immissionsgrenzwert
AW Alarmwert
* wenn nicht gezählt: Wohnnutzung: 3 Personen/Wohneinheit
Büronutzung: 2 Personen/Fenster

5.6. Erleichterungen

5.6.1. Ausgangslage

Die Vollzugsbehörde kann nach Art. 17 USG Erleichterungen gewähren, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder falls überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen. Der Anlagebetreiber hat der Vollzugsbehörde einen entsprechend begründeten Antrag einzureichen. Gemäss Art. 18 Abs. 2 USG können Erleichterungen eingeschränkt oder aufgehoben werden.

5.6.2. Neubeurteilung

Die gesprochenen Erleichterungen aus den Jahren 2000 und 2001 werden mit der Genehmigung des vorliegenden LSP hinfällig. Das vorliegende Lärmsanierungsprojekt ersetzt im Bereich des Untersuchungsperimeters die bestehenden LSP [1] + [2] aus den Jahren 2000 und 2001. Alle beantragten Erleichterungen beziehen sich auf die im vorliegenden LSP ausgewiesenen Beurteilungspegel.

Insgesamt müssen für 34 Gebäude und 3 unbebaute Parzellen mit künftig verbleibenden IGW-Überschreitungen Erleichterungen beantragt werden.

Für 2 Gebäude mit IGW-Überschreitung besteht keine Sanierungspflicht und es müssen somit keine Erleichterungen gewährt werden, weil es sich um Neubauten handelt, welche nach dem 1.1.1985 erstellt wurden und diese für einen ausreichenden Lärm- und Schallschutz selber verantwortlich sind. Es handelt sich um die Gebäude Kreuzackerstrasse 50 und Köllikerstrasse 9.

5.7. Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster)

5.7.1. Lärmrechtliche Ausgangslage

Können bei ortsfesten Anlagen die Alarmwerte auch mit den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen nicht eingehalten werden, so werden die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude nach Art. 15 LSV durch die Vollzugsbehörde verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume entsprechend den Anforderungen aus Anhang 1 LSV gegen Schall zu dämmen.

5.7.2. Erstsanierung

Im Rahmen der Erstsanierung wurden bei den nachfolgend genannten Liegenschaften im Untersuchungsperimeter bereits Schallschutzfenster eingebaut. Entsprechend Art. 16 Abs. 4 LSV, trägt der Gebäudeeigentümer die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Schallschutzmassnahmen. Somit haben diese Liegenschaften keinen Anspruch auf einen erneuten Einbau / Ersatz von Schallschutzfenster.

Einbau Schallschutzfenster im Rahmen Erstsanierung:

- Gösgerstrasse 1
- Gösgerstrasse 2
- Gösgerstrasse 6 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Gösgerstrasse 8 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Gösgerstrasse 10 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Gösgerstrasse 12 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Oltnerstrasse 3
- Oltnerstrasse 4
- Oltnerstrasse 11
- Oltnerstrasse 13
- Oltnerstrasse 19
- Oltnerstrasse 23
- Oltnerstrasse 25
- Oltnerstrasse 29
- Oltnerstrasse 33
- Oltnerstrasse 35
- Oltnerstrasse 36 (gem. Gebäudewohnregister besteht keine Wohnnutzung / ohne IGW-Überschreitung)
- Oltnerstrasse 37
- Oltnerstrasse 38

- Oltnerstrasse 39
- Oltnerstrasse 40
- Oltnerstrasse 42
- Oltnerstrasse 43
- Oltnerstrasse 44
- Oltnerstrasse 45
- Oltnerstrasse 48
- Oltnerstrasse 49
- Oltnerstrasse 52
- Oltnerstrasse 53
- Oltnerstrasse 56
- Oltnerstrasse 58
- Oltnerstrasse 63
- Oltnerstrasse 67 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Oltnerstrasse 69 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Oltnerstrasse 71 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Oltnerstrasse 73 (mit Projekt Zentrumsdurchfahrt besteht keine IGW-Überschreitung mehr)
- Oltnerstrasse 52
- Oltnerstrasse 53
- Oltnerstrasse 56
- Oltnerstrasse 58
- Oltnerstrasse 63 (gem. Gebäudewohnregister besteht keine Wohnnutzung / ohne IGW-Überschreitung)
- Oltnerstrasse 67
- Oltnerstrasse 69
- Oltnerstrasse 71
- Oltnerstrasse 80 (heute Museum, ohne IGW-Überschreitung)

5.7.3. Baubewilligungen nach 1.1.1985

Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern besteht nur bei denjenigen Gebäuden mit Alarmwert-Überschreitung, für welche eine Baubewilligung vor dem 1.1.1985 (Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes) erteilt wurde. Bei Gebäuden mit Baubewilligung nach dem 1.1.1985 sind die Eigentümer selber zuständig für den ausreichenden Schutz gegen Aussenlärm. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Schalldämmung der Gebäudehülle den Anforderungen der LSV und der Norm SIA-181 (Schallschutz im Hochbau) genügt.

5.7.4. Einbau Schallschutzfenster

Im Untersuchungsperimeter erfüllt keine Liegenschaft die Voraussetzungen für den Einbau von Schallschutzfenstern nach Art. 10 LSV.

5.8. Beurteilung

Unter Berücksichtigung des Einbaus eines lärmmindernden Belags Typ SDA 4-12 und der Verschiebung des Geschwindigkeitswechsels 50/60 km/h werden innerhalb des Untersuchungsperimeters die IGW zukünftig noch bei 36 Gebäuden und 3 unbebauten Parzellen Liegenschaften überschritten.

6. Kosten und Termine

6.1. Kosten

Aus Sicht des BAFU stellt der Einbau lärmarmer Strassenbeläge eine der wichtigsten Massnahmen zur Reduktion von Strassenlärm dar. Daher leistet der Bund auch eine finanzielle Unterstützung im Rahmen seiner «Programmvereinbarungen im Bereich Lärm- und Schallschutz». Eine finanzielle Unterstützung in Form einer Pauschale pro Laufmeter gibt es auch für denjenigen Kurzabschnitt der Oltnerstrasse, welcher künftig mit 50 km/h anstatt wie bisher mit 60 km/h signalisiert ist.

6.2. Zeitplan für die Realisierung der Massnahmen

Der Zeitplan für die Umsetzung des Projekts der Zentrumsdurchfahrt ist wie folgt:

2026	Öffentliche Planauflage und Projektgenehmigung durch Regierungsrat
2031	voraussichtlich Abschluss der Bauarbeiten und Inbetriebnahme

Hinweis:
Der dargestellte Zeitplan steht unter dem Vorbehalt verschiedener Rahmenbedingungen. Dazu zählen insbesondere mögliche Einsprachen und Beschwerdeverfahren.

ANHANG

Anhang 1 Untersuchungsperimeter

- Anhang 1.1: Übersicht, signalisierte Geschwindigkeit und Messstandort
- Anhang 1.2: Raumplanerische Grundlagen

Anhang 2 Verkehrs- und Emissionsdaten

- Anhang 2.1: Plan Strassen-Segmentierung
- Anhang 2.2: Verkehrs- und Emissionsdaten
- Anhang 2.3: Ergebnisse CPX-Belastungsmessungen
- Anhang 2.4: Kurzzeit-Schallpegelmessungen Schönenwerd (Aarauer- und Oltnerstrasse)
- Anhang 2.5: Modellvalidierung Schönenwerd

Anhang 3 Zusammenstellung der Lärmberechnungen

- Anhang 3.1: Ergebnisse Tabellarisch
- Anhang 3.2: Situationsplan Lärmbelastung Ist-Zustand 2024
- Anhang 3.3: Situationsplan Lärmbelastung Prognose 2044 ohne Massnahmen
- Anhang 3.4: Situationsplan Lärmbelastung Prognose 2044 mit Massnahmen

Anhang 4 Vorprüfung Tempo-30

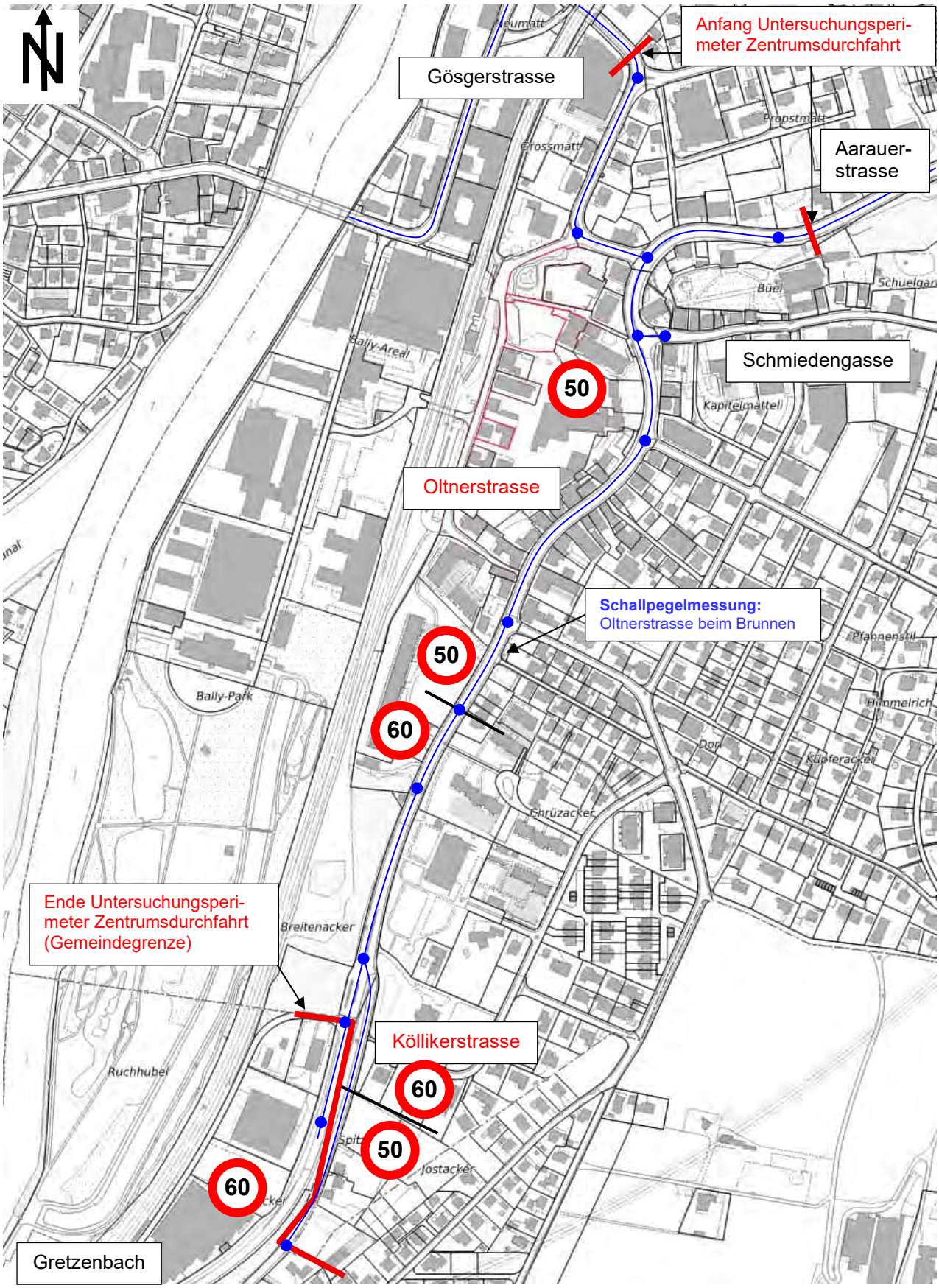
- Anhang 4.1: Erläuterungsbericht zur Arbeitshilfe Tempo-30 auf Kantonsstrassen
- Anhang 4.2: Checkliste Tempo-30 für Projekt Zentrumsdurchfahrt
- Anhang 4.3: Verkehrsgutachten (ausstehend)

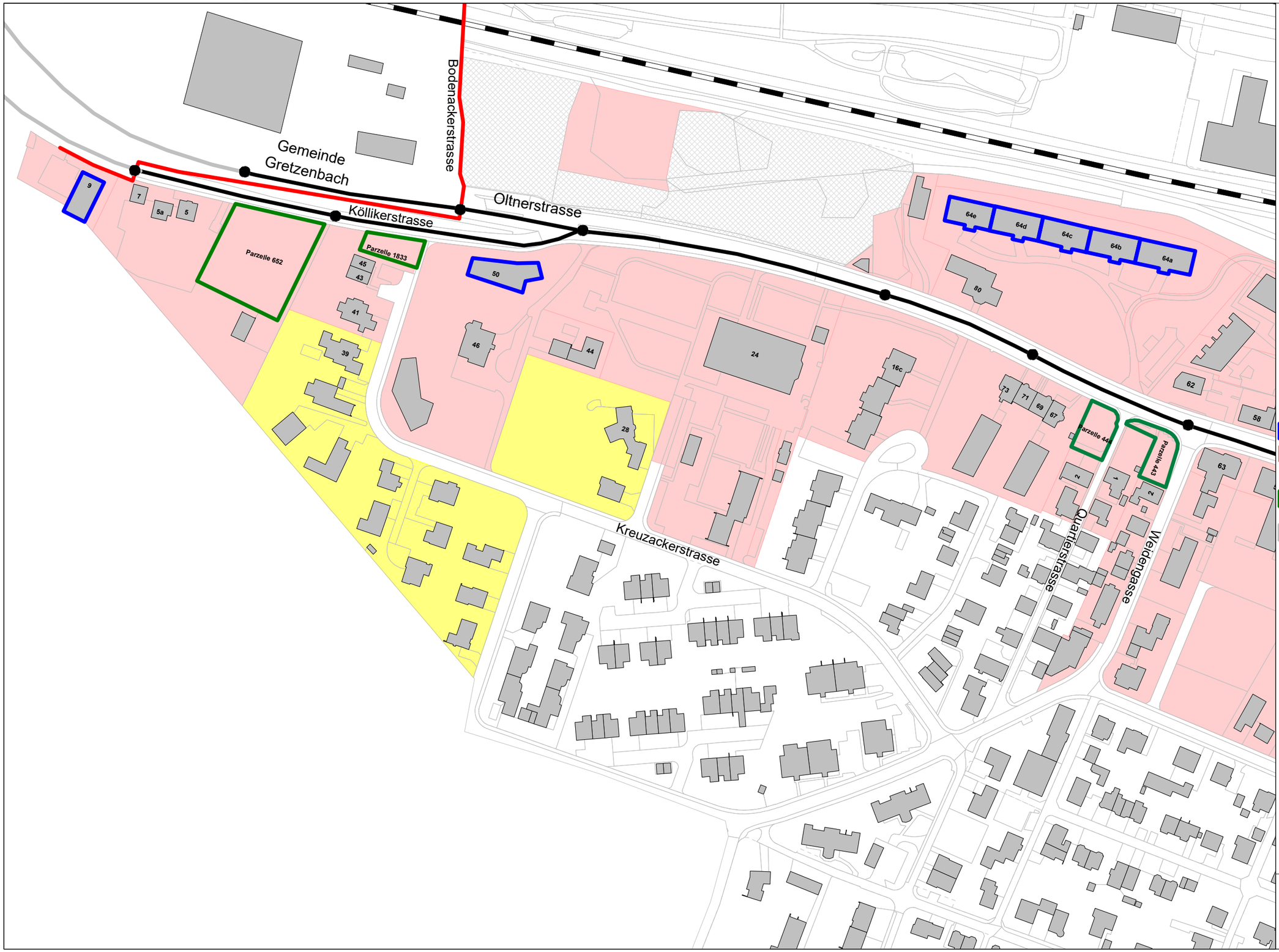
Anhang 5 Massnahmenübersicht

Anhang 6 Erleichterungsanträge

ANHANG 1.1: ÜBERSICHT, SIGNALISIERTE GESCHWINDIGKEIT, MESSSTANDORT

Massstab: ca. 1 : 6'000





Schönenwerd

Empfindlichkeitsstufen und Parzellen 1/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Empfindlichkeitsstufe:
- keine Lärmempfindlichkeitsstufe
- Empfindlichkeitsstufe II
- Empfindlichkeitsstufe III

Liegenschaften:
- Baubewilligung nach dem 1.1.85
- Liegenschaft projektiert

Unüberbaute Parzellen
- vor 1.1.1985 erschlossen
- unerschlossen od. nach 1.1.1985 erschlossen

Gemeindegrenze

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER personalized engineering

P:\703990_LSP SO\2000 Schönenwerd\5_PROJ\CadnaA\Plot\Oltnerstrasse\Anhang 1.2 _20251103.cna

Schönenwerd

Empfindlichkeitsstufen und Parzellen 2/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Empfindlichkeitsstufe:

- keine Lärmempfindlichkeitsstufe
- Empfindlichkeitsstufe II
- Empfindlichkeitsstufe III

Liegenschaften:

- Baubewilligung nach dem 1.1.85
- Liegenschaft projektiert

Unüberbaute Parzellen

- vor 1.1.1985 erschlossen
- unerschlossen od. nach 1.1.1985 erschlossen

- Gemeindegrenze

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

Schönenwerd

Strassen-Segmentierung
Plan 1/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

■ Bezugspunkte

Gemeindegrenze

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

P:\703990_LSP SO\2000 Schönenwerd\5_PROJ\CadnaA\Plot\Oltnerstrasse\Anhang 2.1_20251103.cna

Schönenwerd

Strassen-Segmentierung
Plan 2/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

P:\703990_LSP SO\2000 Schönenwerd\5_PROJ\CadnaA\Plot\Oltnerstrasse\Anhang 2.1_20251103.cna

Emissionsdaten sonROAD18 für 2024 (IST-Zustand)

Strasse	Nr	Abschnitt Emissionskataster	ID	DTV 2024 [Fz/d]	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	ALF Tag [%]	ALF Nacht [%]	Verteilschlüssel sonROAD	Str.gatt CadnaA	v signalisiert [km/h]	i [%]	Typ	Jahr	berücks. Belagskennwert sonROAD18	LwA (pro Meter) Tag [dB]	/	Nacht [dB]
Aarauerstrasse	5000	5000,50005660,92,0	487	15'000	864	146	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.3	SMA 8	2006	KB50_0 KB50 0	**82.1**	/	**74.1**
Aarauerstrasse	5000	5000,50005680,38,0	490	15'000	864	146	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.9	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**82.2**	/	**74.2**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	488	9'160	528	90	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**80.2**	/	**71.8**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	495	9'160	528	90	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.5	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**80.1**	/	**71.7**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000880,168,0	494	8'140	469	80	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.3	SDA 8 *	2023	KB50_0 KB50 0	**79.0**	/	**70.1**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005660,16,0	486	17'270	995	169	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.0	SMA 8	2006	KB50_0 KB50 0	**82.8**	/	**74.8**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	2225	17'270	995	169	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	1.4	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**82.7**	/	**74.7**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	485	17'270	995	169	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**82.7**	/	**74.8**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2227	17'770	1'019	173	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**82.7**	/	**74.8**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2226	17'770	1'019	173	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**84.5**	/	**76.6**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	484	17'770	1'019	173	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.5**	/	**76.6**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,0,0	122	17'770	1'019	173	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.3	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.6**	/	**76.6**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005520,7,0	2162	17'770	1'019	173	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.7	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.6**	/	**76.6**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000000,0,0	130	1'900	109	19	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**74.8**	/	**61.9**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000010,114,0	131	1'900	109	19	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**73.0**	/	**60.1**
Schmiedengasse	6700	6700,67000000,0,0	489	3'000	173	29	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	unbekannt	-	KB50_0 KB50 0	**75.4**	/	**62.3**

Legende

DTV 2024	Durchschnittlicher täglicher Verkehr für das Jahr 2024
Nt [Fz/h]	Stündlicher Verkehr tags (0.0576 * DTV)
Nn [Fz/h]	Stündlicher Verkehr nachts (0.0097 * DTV)
ALF [%]	Anteil lauter Fahrzeuge im Gesamtverkehr
v [km/h]	Signalisierte bzw. berücksichtigte Geschwindigkeit
i [%]	Steigung des Strassenabschnittes
Belag	Strassenbelagstyp + Einbaujahr (soweit bekannt)
berücksichtigter Belagskennwert sonROAD18	gewählte Standard-Belagsspektren
LwA [dB]	Schallleistungspegel pro m Strecke

Emissionsdaten sonROAD18 für 2044 (ohne Massnahmen)

Strasse	Nr	Abschnitt Emissionskataster	ID	DTV 2024 [Fz/d]	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	ALF Tag [%]	ALF Nacht [%]	Verteilschlüssel sonROAD	Str.gatt CadnaA	v signalisiert [km/h]	i [%]	Typ	Jahr	berücks. Belagskennwert sonROAD18	LwA (pro Meter) Tag [dB]	/	Nacht [dB]
Aarauerstrasse	5000	5000,50005660,92,0	487	16'740	964	164	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.3	SMA 8	2006	KB50_0 KB50 0	**82.6**	/	**74.6**
Aarauerstrasse	5000	5000,50005680,38,0	490	16'740	964	164	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.9	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**82.7**	/	**74.7**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	488	10'550	608	103	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**80.8**	/	**72.8**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	495	10'550	608	103	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.5	SMA 8	2007	KB50_0 KB50 0	**80.7**	/	**72.7**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000880,168,0	494	10'050	579	98	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.3	SDA 8 *	2023	KB50_0 KB50 0	**80.6**	/	**72.5**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000860,0,0	493	10'050	579	98	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**80.3**	/	**72.2**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005660,16,0	486	19'060	1'098	187	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.0	SMA 8	2006	KB50_0 KB50 0	**83.2**	/	**75.3**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	2225	19'060	1'098	187	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	1.4	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**83.1**	/	**75.2**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	485	18'990	1'094	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**83.1**	/	**75.1**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2227	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**83.0**	/	**75.1**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2226	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0	TA 10	1983	KB50_0 KB50 0	**84.8**	/	**76.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	484	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.8**	/	**76.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,0,0	122	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.3	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.9**	/	**76.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005520,7,0	2162	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.7	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.9**	/	**76.9**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000000,0,0	130	2'500	144	25	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**76.0**	/	**63.1**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000010,114,0	131	2'500	144	25	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**74.5**	/	**61.5**
Schmiedengasse	6700	6700,67000000,0,0	489	3'900	225	38	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	unbekannt	-	KB50_0 KB50 0	**76.5**	/	**64.3**

Legende

DTV 2044	Durchschnittlicher täglicher Verkehr prognostiziert für das Jahr 2044
Nt [Fz/h]	Stündlicher Verkehr tags (0.0576 * DTV)
Nn [Fz/h]	Stündlicher Verkehr nachts (0.0097 * DTV)
ALF [%]	Anteil lauter Fahrzeuge im Gesamtverkehr
v [km/h]	Signalisierte bzw. berücksichtigte Geschwindigkeit
i [%]	Steigung des Strassenabschnittes
Belag	Strassenbelagstyp + Einbaujahr (soweit bekannt)
berücksichtigter Belagskennwert sonROAD18	gewählte Standard-Belagsspektren
LwA [dB]	Schallleistungspegel pro m Strecke

Emissionsdaten sonROAD18 für 2044 (mit Massnahmen)

Strasse	Nr	Abschnitt Emissionskataster	ID	DTV 2024 [Fz/d]	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	ALF Tag [%]	ALF Nacht [%]	Verteilschlüssel sonROAD	Str.gatt CadnaA	v signalisiert [km/h]	i [%]	Typ	Jahr	berücks. Belagskennwert sonROAD18	LwA (pro Meter) Tag [dB]	/	Nacht [dB]
Aarauerstrasse	5000	5000,50005660,92,0	487	16'740	964	164	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.3	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50-4	**79.6**	/	**71.6**
Aarauerstrasse	5000	5000,50005680,38,0	490	16'740	964	164	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	2.9	*SDA 4-12*	*unbekannt*	*KB50min4_0 KB50 -4*	**79.7**	/	**71.7**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	488	10'550	608	103	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**78.0**	/	**70.0**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000920,63,0	495	10'550	608	103	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.5	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**77.8**	/	**69.7**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000880,168,0	494	10'050	579	98	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.3	SDA 8 *	2023	KB50_0 KB50 0	**80.6**	/	**72.5**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000860,0,0	493	10'050	579	98	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**80.3**	/	**72.2**
Gösgerstrasse	6100	6100,61000860,0,0	493	10'050	579	98	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	SDA 8-12	2025	KB50min1_0 KB50-1	**79.6**	/	**71.6**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005660,16,0	486	19'060	1'098	187	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	3.0	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**80.3**	/	**72.2**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	2225	19'060	1'098	187	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	1.4	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**80.1**	/	**72.0**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005620,25,0	485	18'990	1'094	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**80.0**	/	**71.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2227	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**79.9**	/	**71.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	2226	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**79.9**	/	**71.9**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,86,0	484	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**81.4**	/	**73.4**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005590,0,0	122	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.3	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**81.5**	/	**73.5**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005520,7,0	2162	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.7	SDA 4-12	Zentrumsprojekt	KB50min4_0 KB50 -4	**81.6**	/	**73.6**
Oltnerstrasse	5000	5000,50005520,7,0	2162	19'010	1'095	186	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	1.7	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**84.9**	/	**76.9**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000000,0,0	130	2'500	144	25	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	60	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**76.0**	/	**63.1**
Köllikerstrasse	6600	6600,66000010,114,0	131	2'500	144	25	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	0.5	AB 10 (?)	1960 (?)	KB50_0 KB50 0	**74.5**	/	**61.5**
Schmiedengasse	6700	6700,67000000,0,0	489	3'900	225	38	10	8	HVS 50-60 km/h, 2 Spuren	HVS_50_60	50	4.8	unbekannt	-	KB50_0 KB50 0	**76.5**	/	**64.3**

Legende

DTV 2044	Durchschnittlicher täglicher Verkehr prognostiziert für das Jahr 2044
Nt [Fz/h]	Stündlicher Verkehr tags (0.0576 * DTV)
Nn [Fz/h]	Stündlicher Verkehr nachts (0.0097 * DTV)
ALF [%]	Anteil lauter Fahrzeuge im Gesamtverkehr
v [km/h]	Signalisierte bzw. berücksichtigte Geschwindigkeit
i [%]	Steigung des Strassenabschnittes
Belag	Strassenbelagstyp + Einbaujahr (soweit bekannt)
berücksichtigter Belagskennwert sonROAD18	gewählte Standard-Belagsspektren
LwA [dB]	Schallleistungspegel pro m Strecke

Anhang 2.3
Akustische Eigenschaften von Belägen zur Verwendung in Projekten

Akustisch homogene Abschnitte

CPX - MV (N2 = 8%)

Gemeinde Schönenwerd

1:5’500

0 85 170 340 m

Legende

CPX-Werte MV (N2=8%): Abw. StL-86+ [dB(A)]

- 5.0
- 4.0 bis 4.9
- 3.0 bis 3.9
- 2.0 bis 2.9
- 1.0 bis 1.9
- 0.0 bis 0.9
- -0.1 bis -0.9
- -1.0 bis -1.9
- -2.0 bis -2.9
- -3.0 bis -3.9
- -4.0 bis -4.9
- -5.0 bis -5.9
- -6.0 bis -6.9
- -7.0 bis -7.9
- -8.0
- Keine Berechnung

Abschnitte

- +2.4 Homogener Abschnitt & Mittelwert Abw. StL-86+ [dB(A)]
- Grenze ausgewählter Gemeinde
- übrige Gemeindegrenzen

N W E S

++G+P INGENIEURE

Hintergrundkarte: Landeskarte 1:10'000

25.03.2024/mku

Kurzzeit Schallpegelmessung Aarauerstrasse

Messdatum: Donnerstag, 13.06.2024, 11:45 - 12:45 Uhr

Ort: **Schönenwerd, Aarauerstrasse, Unterführung Friedhof**
Höhe Mikropfon: 1.6m. Abstand zu äusserstem Bordstein: 0.5m.
Strassenabschnitt:
Schönenwerd, Aarauerstrasse

Belag: SMA 8 (2006), homogener CPX wird mit +0.7 dB angegeben
Beobachtung: v gefahren ca. = v signalisiert

Eingabedaten:

Messdaten:

Gemessener Mittelungspegel [Leq]	**[dB(A))]**	**70.2**	davon	davon
Messdauer	[min]	60.0	Ri Dorf	Ri Aarau
Anz. Motorfahrzeuge während der Messung	[Fz]	1038	560	478
Anteil lärmige Fahrzeuge während der Messung	[%]	7.9	7.1	8.8
Signalisierte Geschwindigkeit	[km/h]	50		

Berechnet Pegel Cadna mit sonROAD18**, kB +1 dB**

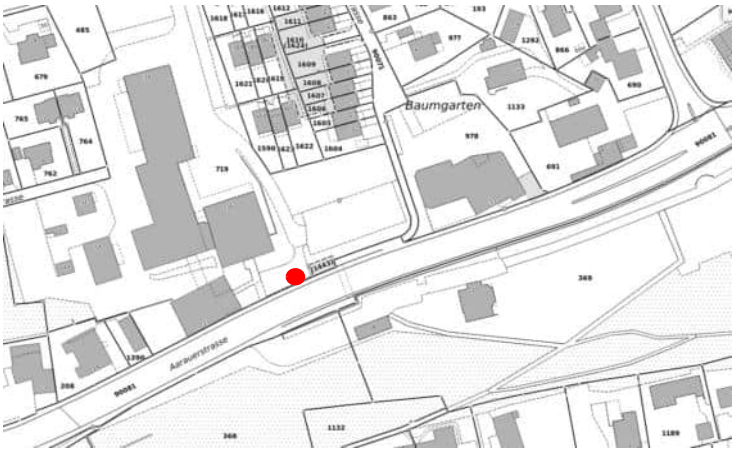
KB50_+1, v=45 km/h	**[dB(A)]**	**71.1**
KB50_+1, v=50 km/h	**[dB(A)]**	**72.0**

Berechnet Pegel Cadna mit sonROAD18**, kB +1 dB**

KB50_0, v=45 km/h	**[dB(A)]**	**70.4**
KB50_0, v=50 km/h	**[dB(A)]**	**71.4**

Fazit: Beste Übereinstimmung Berechnung und Messung bei 45 km/h und Kb = 0 dB

MESSSTANDORT

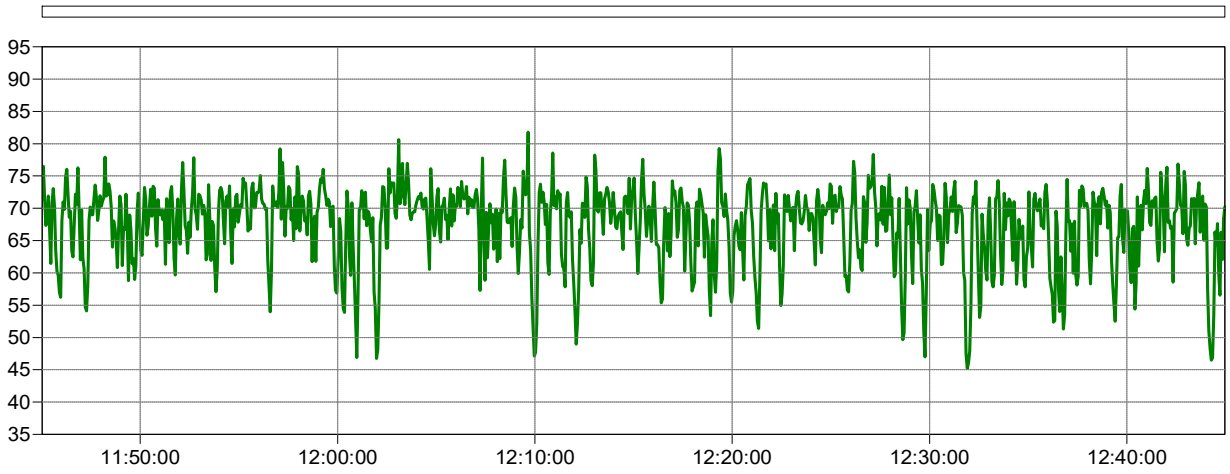


Muttenz, 15.08.2024,kl/ph

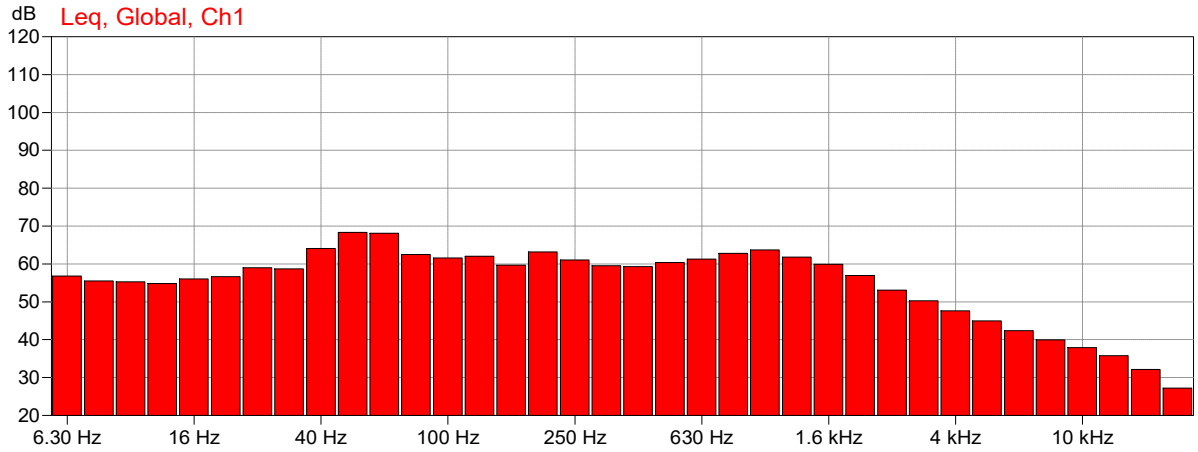
Protokoll

Dokument:	NOR140_FILE_240613_0002.NBF
Datum:	Donnerstag, 13.06.2024, 11:45 - 12:45 Uhr
Messort:	**Schönenwerd, Aarauerstrasse, Unterführung Friedhof**
	Höhe Mikropfon: 1.6m. Abstand zu äusserstem Bordstein: 0.5m.
Instrument:	NOR 140-1
Bemerkungen:	

Messstreifen



Frequenzanalyse:



Messresultate:

	Leq	LF(max)	LF(min)
A	70.2	89.7	42.2

Kurzzeit Schallpegelmessung Oltnerstrasse

Messdatum: Donnerstag, 13.06.2024, 09:45 - 10:45 Uhr

Ort: **Schönenwerd, Oltnerstrasse, Brunnen gegenüber Tankstelle**
Höhe Mikropfon: 1.7m. Mikrofon auf Höhe der Flucht des Bordsteins.
Strassenabschnitt:
Schönenwerd, Oltnerstrasse

Belag: TA 10 (1983), alt, homogener CPX wird mit +0.7 dB angegeben
Beobachtung: v gefahren vermutlich etwas geringer als v signalisiert

Eingabedaten:

Messdaten:

Gemessener Mittelungspegel [Leq]	**[dB(A))]**	**70.2**	davon	davon
Messdauer	[min]	60.0	Ri Dorf	Ri Olten
Anz. Motorfahrzeuge während der Messung	[Fz]	1072	583	489
Anteil lärmige Fahrzeuge während der Messung	[%]	9.2	10.3	8.0
Signalisierte Geschwindigkeit	[km/h]	50		

Berechnet Pegel Cadna mit sonROAD18**, kB +1 dB**

KB50_+1, v=40 km/h	**[dB(A)]**	**71.6**
KB50_+1, v=45 km/h	**[dB(A)]**	**72.6**
KB50_+1, v=50 km/h	**[dB(A)]**	**73.5**

Berechnet Pegel Cadna mit sonROAD18**, kB 0 dB**

KB50_0, v=40 km/h	**[dB(A)]**	**71.0**
KB50_0, v=45 km/h	**[dB(A)]**	**71.9**
KB50_0, v=50 km/h	**[dB(A)]**	**72.8**

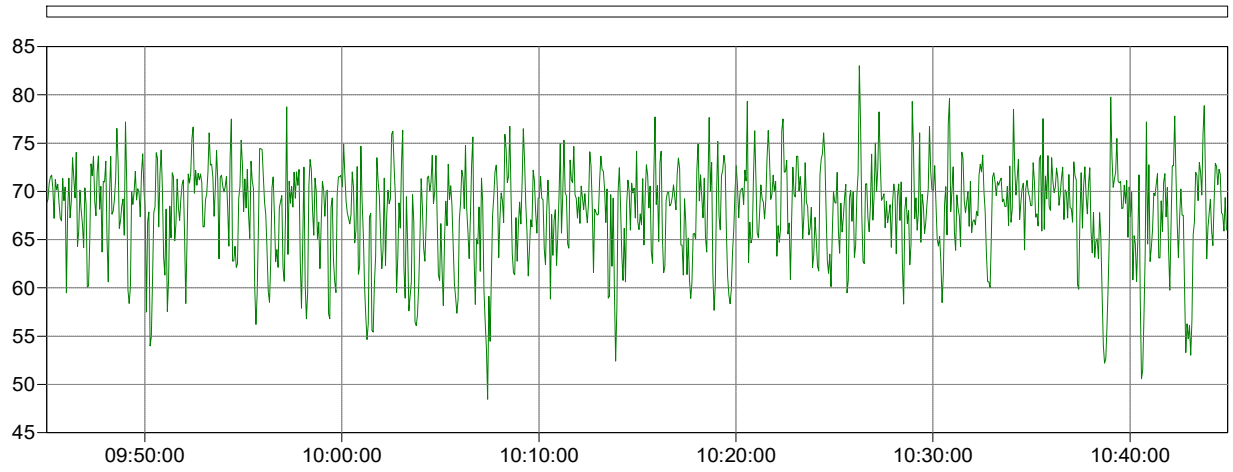
Fazit: Beste Übereinstimmung Berechnung und Messung bei 40 km/h und Kb = 0 dB

MESSSTANDORT

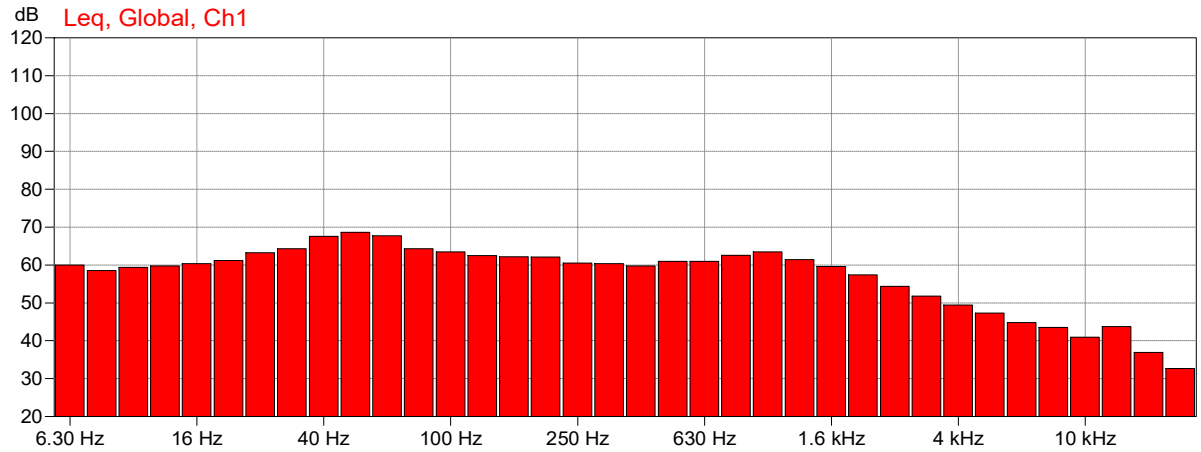
Protokoll

Dokument:	NOR140_FILE_240613_0001.NBF
Datum:	Donnerstag, 13.06.2024, 09:45 - 10:45 Uhr
Messort:	**Schönenwerd, Oltnerstrasse, Brunnen gegenüber Tankstelle**
	Höhe Mikropfon: 1.7m. Mikrofon auf Höhe der Flucht des Bordsteins.
Instrument:	NOR 140-1
Bemerkungen:	

Messstreifen



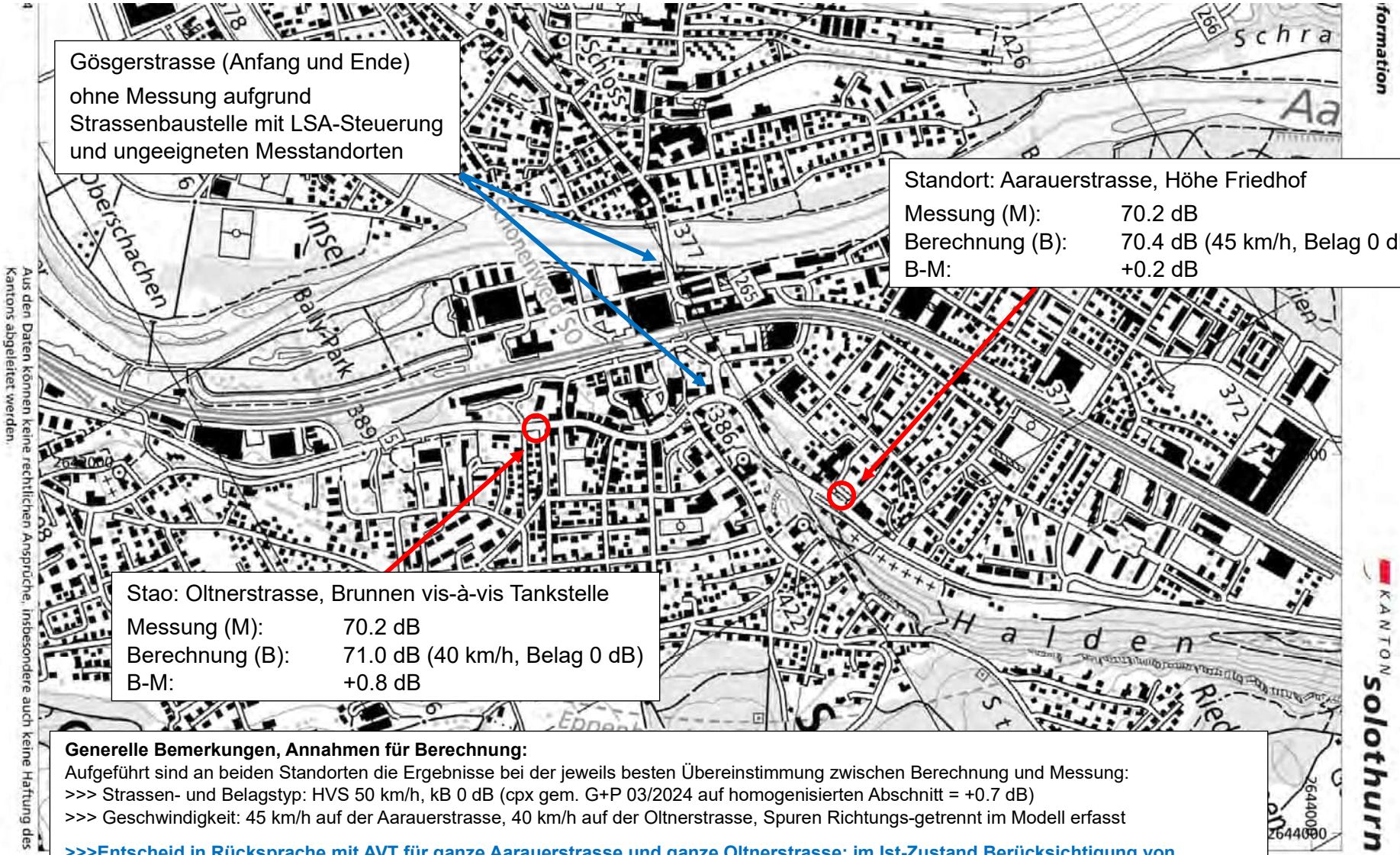
Frequenzanalyse:



Messresultate:

	Leq	LF(max)	LF(min)
A	70.2	90.2	46.2

Schönenwerd: Modellvalidierung (unter Berücksichtigung des gezählten Swiss-10 Verkehrs)



Generelle Bemerkungen, Annahmen für Berechnung:
Aufgeführt sind an beiden Standorten die Ergebnisse bei der jeweils besten Übereinstimmung zwischen Berechnung und Messung:
>>> Strassen- und Belagstyp: HVS 50 km/h, kB 0 dB (cpx gem. G+P 03/2024 auf homogenisierten Abschnitt = +0.7 dB)
>>> Geschwindigkeit: 45 km/h auf der Aarauerstrasse, 40 km/h auf der Oltnerstrasse, Spuren Richtungs-getrennt im Modell erfasst

>>>Entscheid in Rücksprache mit AVT für ganze Aarauerstrasse und ganze Oltnerstrasse: im Ist-Zustand Berücksichtigung von Belagskennwert 0 dB und der signalisierten Geschwindigkeit 50 km/h.

Anhang 2.5

Schönenwerd, Erschliessungsplan Zentrumsdurchfahrt

Objekt-	ID	Beurteilungspunkt			Parzelle	ES	Baujahr	Nutzung	IGW		Z0 (2024)		Z1 (2044)		Z2 (2044)		Sanierungspflicht durch Kanton: ja/nein	
Nummer		Adresse	Punkt	Stock-					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	↓	Bemerkung
			Nummer	werk							[dBA]	[dBA]	[dBA]	[dBA]	[dBA]	[dBA]		
270	58334	Aarauerstrasse 1	2	1. OG	2211	III	2018	W	65	55	66	58	67	59	64	56	ja	
12	39273	Aarauerstrasse 3	108	-	1335	III	1967	k.l.R.	70	60	-	-	-	-	-	-	-	Telefonzentrale
21	39282	Aarauerstrasse 5	65	EG	214	III	vor 1919	W	65	55	66	58	67	59	64	56	ja	
17	58562	Aarauerstrasse 6	41	1.OG	502	III	vor 1919	W	65	55	68	60	69	61	66	58	ja	EG: Laden, OG's: Wohnen
4	39265	Aarauerstrasse 10	39	EG	602	III	vor 1919	W	65	55	66	58	67	59	64	56	ja	
35	39296	Gösgerstrasse 1	11	EG	778	III	vor 1919	W	65	55	67	59	68	60	65	57	ja	
41	39301	Gösgerstrasse 2	16	EG	465	III	vor 1919	W	65	55	68	59	68	60	65	57	ja	
236	58266	Gösgerstrasse 3	1	EG	2212	III	2007	B	70	60	68	59	68	60	65	57	ja	Apotheke / Geb. ohne Wohnnutzung gem. eidg. Gebäude- und Wohnungsregister
46	39307	Gösgerstrasse 5	55	EG	514	III	2006	k.l.R.	70	60	66	57	66	58	63	55	nein	Coop-Filiale
40	39300	Gösgerstrasse 6	13	1.OG	218	III	vor 1919	W	65	55	66	57	66	58	63	55	ja	keine Wohnnutzung im EG
45	39306	Gösgerstrasse 8	13	EG	218	III	vor 1919	W	65	55	66	57	66	58	64	55	ja	
47	39308	Gösgerstrasse 10	14	EG	497	III	vor 1919	W	65	55	66	57	66	58	63	55	ja	
48	39309	Gösgerstrasse 12	15	EG	513	III	vor 1919	W	65	55	66	57	66	58	63	55	ja	
37	39298	Gösgerstrasse 14	56	EG	456	III	vor 1919	W	65	55	66	57	66	58	63	55	ja	
27	39288	C. F. Ballystr. 7	53	1.OG	491	III	vor 1919	W	65	55	62	53	63	55	62	54	ja	
33	39294	Postweg 5	57	EG	493	III	vor 1919	W	65	55	66	57	67	59	64	56	ja	
92	39344	Oltnerstrasse 3	41	1.OG	246	III	vor 1919	B	70	60	69	-	69	-	66	-	ja	Büronutzung
92	39344	Oltnerstrasse 3	43	3.OG	246	III	vor 1919	W	65	55	67	59	67	59	64	56	ja	Wohnnutzung im 3.OG
100	39352	Oltnerstrasse 4	10	EG	250	III	vor 1919	B	70	60	69.9	-	70.3	-	67	-	ja	Büronutzung
100	58468	Oltnerstrasse 4	16	3.OG	250	III	vor 1919	W	65	55	67	59	67	59	64	56	ja	Wohnnutzung im 3.OG
275	58275	Oltnerstrasse 6	1	1.OG	529	III	vor 1919	B	70	60	62	-	63	55	60	52	ja	Geb. ohne Wohnen, Seite Oltnerstrasse
275	58275	Oltnerstrasse 6	2	1.OG	529	III	vor 1919	B	70	60	62	-	63	55	60	52	ja	Geb. ohne Wohnen, Seite Gösgerstrasse
116	39368	Oltnerstrasse 7	44	EG	244	III	-	B	70	60	67	-	67	59	64	56	ja	Gemeindeverwaltung
82	39336	Oltnerstrasse 11	46	1.OG	1056	III	von 1919 - 1945	B	70	60	69	-	69	-	66	-	ja	EG: Laden, 1.OG Betrieb
82	58502	Oltnerstrasse 11	47	2.OG	1056	III	von 1919 - 1945	W	65	55	68	60	68	60	65	57	ja	ab 2.OG: Wohnen
83	39337	Oltnerstrasse 13		1.OG	1057	III	von 1919 - 1945	B	70	60	69	-	69	-	66	-	ja	EG: Laden, 1.OG Betrieb
83	58505	Oltnerstrasse 13		2.OG	1057	III	von 1919 - 1945	W	65	55	68	60	68	60	65	57	ja	ab 2.OG: Wohnen
84	39338	Oltnerstrasse 14	143	1.OG	2022	III	-	B	70	60	68	-	68	-	65	-	ja	Büronutzung
85	58508	Oltnerstrasse 17	48	1.OG	757	III	von 1919 - 1945	W	65	55	67	59	67	60	64	56	ja	EG Laden, 1.OG Wohnen
86	39340	Oltnerstrasse 18	124	1.OG	1421	III	von 1971 - 1980	W	65	55	66	58	66	58	63	55	ja	Hotel
326	58278	Oltnerstrasse 18a	3	2.OG	1421	III	von 1971 - 1980	B	70	60	63	-	64	-	61	-	ja	Gebäude ohne Wohnnutzung
88	39341	Oltnerstrasse 19	25	EG	532	III	von 1946 - 1960	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	
89	39342	Oltnerstrasse 23	26	EG	536	III	vor 1919	W	65	55	69	61	70	62	67	59	ja	
90	58513	Oltnerstrasse 25	28	1.OG	533	III	vor 1919	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	
93	58515	Oltnerstrasse 29	29	1.OG	1541	III	vor 1919	W	65	55	69	61	70	62	67	59	ja	EG: Restaurant, OG: Wohnen
94	39346	Oltnerstrasse 33	29	EG	580	III	vor 1919	W	65	55	70	62	71	63	67	59	ja	
96	39348	Oltnerstrasse 35	30	EG	2213	III	vor 1919	W	65	55	71	63	71	63	68	60	ja	
95	39347	Oltnerstrasse 36	10	1.OG	510	III	2020	B	70	60	70.4	-	71	-	68	-	ja	Gebäude ohne Wohnnutzung
97	58521	Oltnerstrasse 37	32	1.OG	896	III	vor 1919	W	65	55	70	62	71	63	68	60	ja	EG Laden, OG: Wohnen
98	39350	Oltnerstrasse 38	9	1.OG	874	III	von 1919 - 1945	W	65	55	70	62	71	63	68	60	ja	EG Laden, OG: Wohnen
99	39351	Oltnerstrasse 39	33	1.OG	800	III	vor 1919	W	65	55	71	63	71	63	68	60	ja	EG Restaurant
101	58481	Oltnerstrasse 40	8	1.OG	875	III	vor 1919	W	65	55	71	63	71	63	68	60	ja	
102	58483	Oltnerstrasse 42	7	1.OG	555	III	vor 1919	W	65	55	70	62	70	62	67	59	ja	EG Laden, OG: Wohnen
103	58525	Oltnerstrasse 43	34	1.OG	956	III	von 1919 - 1945	W	65	55	71	63	71	63	68	60	ja	EG Laden, OG: Wohnen
104	58486	Oltnerstrasse 44	6	1.OG	688	III	von 1919 - 1945	W	65	55	70	62	70	62	67	59	ja	EG Laden, OG: Wohnen
105	58526	Oltnerstrasse 45	35	1.OG	290	III	von 1946 - 1960	W	65	55	70	62	70	62	67	59	ja	EG Laden, OG: Wohnen
107	39359	Oltnerstrasse 48	4	EG	904	III	von 1919 - 1945	W	65	55	70	62	70	62	67	59	ja	
108	58528	Oltnerstrasse 49	36	1.OG	959	III	von 1919 - 1945	W	65	55	70	62	70	62	67	59	ja	EG Laden, OG: Wohnen
110	58489	Oltnerstrasse 52	141	1.OG	259	III	vor 1919	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	
109	39361	Oltnerstrasse 53	36	EG	289	III	vor 1919	B	70	60	69.9	-	70.2	-	67	-	ja	Büro und Autoausstellraum
109	58531	Oltnerstrasse 53	37	1.OG	103	III	vor 1919	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	

Anhang 3.1

Objekt-Nummer	ID	Beurteilungspunkt Adresse	Punkt Nummer	Stock-werk	Parzelle	ES	Baujahr	Nutzung	IGW Tag	IGW Nacht	Z0 (2024) Tag [dBA]	Z0 (2024) Nacht [dBA]	Z1 (2044) Tag [dBA]	Z1 (2044) Nacht [dBA]	Z2 (2044) Tag [dBA]	Z2 (2044) Nacht [dBA]	Sanierungspflicht durch Kanton: ja/nein ↓	Bemerkung
112	58491	Oltnerstrasse 56	2	1.OG	1299	III	vor 1919	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	EG Restaurant, OG Wohnen
113	58493	Oltnerstrasse 58	3	1.OG	260	III	vor 1919	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	EG Restaurant, OG Wohnen
114	39366	Oltnerstrasse 62	3	EG	260	III	-	B	70	60	67	-	67	-	64	-	ja	Tankstelle/Tankstellenshop
111	39363	Oltnerstrasse 63	37	EG	288	III	vor 1919	W	65	55	71	63	71	63	68	60	ja	
neu	neu	Oltnerstrasse 64a-d	neu	4.OG	261	III	2015	W	65	55	60	52	61	53	57	49	ja	
305	58497	Oltnerstrasse 64e	neu	4.OG	261	III	2015	W	65	55	62	54	62	55	59	51	ja	
115	39367	Oltnerstrasse 67	24	1.OG	1887	III	vor 1919	W	65	55	65	57	66	58	62	54	ja	
195	39442	Oltnerstrasse 69	246	1.OG	1888	III	vor 1919	W	65	55	66	58	66	59	63	55	ja	
194	39441	Oltnerstrasse 71	245	1.OG	1889	III	vor 1919	W	65	55	67	59	67	59	63	55	ja	
117	39369	Oltnerstrasse 73	25	1.OG	1890	III	vor 1919	W	65	55	67	59	67	59	63	55	ja	
78	39333	Oltnerstrasse 80	50	EG	1384	III	1925	B	70	60	69	-	69	-	64	-	ja	Geb. f. Kultur- u. Freizeitzwecke / Museum
330	58284	Bahnhofstrasse 11	2	2.OG	755	III	-	B	70	60	65	-	66	-	63	-	ja	Gebäude ohne Wohnnutzung
65	58561	Köllikerstrasse 5	18	1.OG	2085	III	von 1946 - 1960	W	65	55	64	56	65	56	65	56	ja	
256	58305	Köllikerstrasse 5a	1	EG	2085	III	1965	W	65	55	60	50	61	51	60	50	ja	
66	39327	Köllikerstrasse 7	18	1.OG	2088	III	vor 1919	W	65	55	61	52	62	53	62	52	ja	
67	59026	Köllikerstrasse 9	neu	2.OG	267	III	-	W	65	55	64	56	65	56	65	56	nein	Neubau 2025, ohne Sanierungsanspruch
80	39335	Kreuzackerstr. 16c	142	3.OG	1545	III	von 1981 - 1985	W	65	55	65	57	65	57	61	53	ja	
79	58551	Kreuzackerstr. 24	140	2.OG	1205	III	von 1971 - 1980	W	65	55	61	53	62	54	58	50	ja	Haus im Park: Alters- und Pflegeheim
68	58553	Kreuzackerstrasse 28	117	1.OG	891	II	von 1946 - 1960	W	60	50	51	43	52	44	49	41	ja	
73	58560	Kreuzackerstrasse 39	128	1.OG	1556	II	von 1981 - 1985	W	60	50	51	42	51	42	50	40	ja	
74	58559	Kreuzackerstrasse 41	129	1.OG	1655	III	von 1986 - 1990	W	65	55	56	47	56	48	54	45	ja	
274	58558	Kreuzackerstrasse 43	2	2.OG	1832	III	von 1991 - 1995	W	65	55	60	51	60	52	57	49	ja	Nordfassade
274	58558	Kreuzackerstrasse 43	3	2.OG	1832	III	von 1991 - 1995	W	65	55	59	50	59	50	57	48	ja	Südfassade
77	39332	Kreuzackerstrasse 44	117	EG	1378	III	von 1961 - 1970	W	65	55	54	46	55	47	52	44	ja	
273	58556	Kreuzackerstrasse 45	2	2.OG	1962	III	von 1991 - 1995	W	65	55	64	55	64	56	62	53	ja	
106	58555	Kreuzackerstrasse 46	46	2.OG	1419	III	vor 1919	W	65	55	55	47	56	47	53	45	ja	
205	59024	Kreuzackerstrasse 50	257	2.OG	1419	III	2025	W	65	55	67	58	67	59	65	56	nein	Neubau 2025, ohne Sanierungsanspruch
201	58537	Quartierstrasse 1	252	1.OG	283	III	vor 1919	W	65	55	61	53	62	54	59	50	ja	
292	58538	Quartierstrasse 2	2	1.OG	683	III	vor 1919	W	65	55	60	52	60	52	57	49	ja	
145	39396	Weidenstrasse 2	22	2.OG	284	III	vor 1919	W	65	55	62	54	62	54	59	51	ja	
Parzellen																		
202	39449	Parz.443	252	h=1.7m	443	III	-	W	65	55	69	61	69	61	66	58	ja	aktuell befestigter PP und Brunnenanlage
200	39447	Parz. 444	250	h=4.5m	444	III	-	W	65	55	67	60	68	60	65	57	ja	Quartierstrasse 2a, Neubau geplant
204	39451	Parz.652	254	h=4.5m	652	III	-	W	65	55	65	56	65	56	64	55	ja	Nachbarparzelle von Köllikerstr.5
342	58304	Parz. 1833	1	h=4.5m	1833	III	-	W	65	55	67	58	68	59	66	56	ja	schmale Nachbarparz. zu Kreuzackerstr. 45

Legende

63	Immissionsgrenzwert (IGW) nicht überschritten
67	Immissionsgrenzwert überschritten
71	Lr ≥ Alarmwert (AW)

Zusammenfassung	Z0	Z1	Z2
Anzahl Gebäude (Lr > IGW)	48	49	36
davon Anzahl Gebäude (Lr ≥ AW)	14	18	0
Anzahl Personen (Lr > IGW)	348	385	282
davon Anzahl Personen (Lr ≥ AW)	129	184	0
Anzahl unbebaute Parzellen (Lr > IGW)	4	4	3
davon Anzahl unbebaute Parzellen (Lr ≥ AW)	0	1	0
Anzahl Gebäude total	74	74	74
Anzahl unbebaute Parzellen total	4	4	4

Anhang 3.1

Schönenwerd

Lärmbelastung
Ist-Zustand 2024
Plan 1/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER personalized engineering

Schönenwerd

Lärmbelastung
Ist-Zustand 2024
Plan 2/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

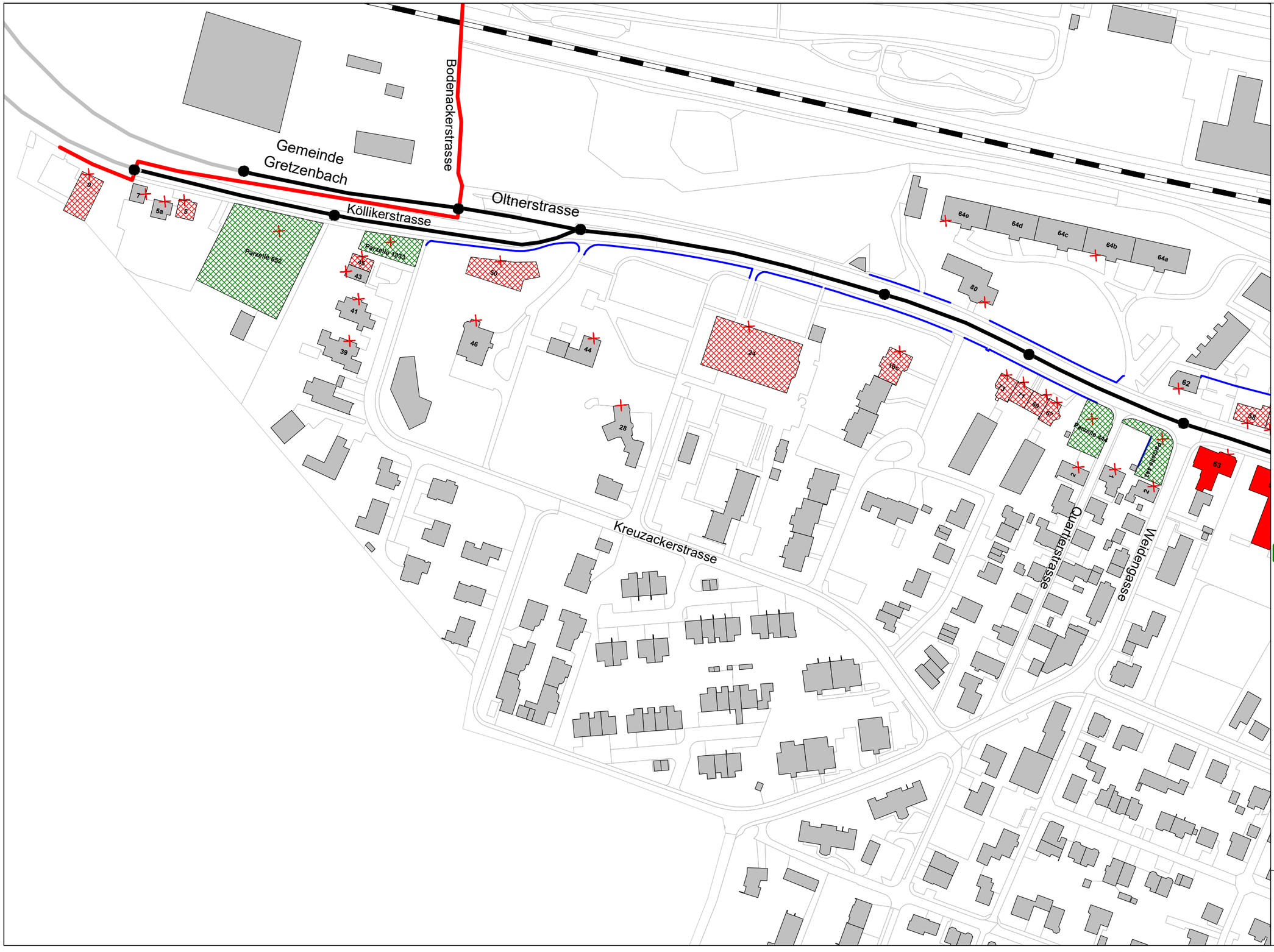
- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering



Schönenwerd

Lärmbelastung
Prognose 2044
ohne Massnahmen Plan 1/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER personalized engineering

P:\703990_LSP SO\2000 Schönenwerd\5_PROJ\CadnaA\Plot\Oltnerstrasse\Anhang 3.3_20251103.cna

Schönenwerd

Lärmbelastung
Prognose 2044
ohne Massnahmen Plan 2/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

Schönenwerd

Lärmbelastung
Prognose 2044
mit Massnahmen Plan 1/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER personalized engineering

Schönenwerd

Lärmbelastung
Prognose 2044
mit Massnahmen Plan 2/2

Oltnerstrasse
Aarauerstrasse
Gösgerstrasse

Situation 1:2000

Berechnungspunkt

Lärmrechtliche Beurteilung Gebäude

- ES II: IGW überschritten
- ES II: AW überschritten
- ES III: IGW überschritten
- ES III: AW überschritten

Lärmrechtliche Beurteilung Parzellen

- Parz.: IGW überschritten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- Parz.: IGW eingehalten (vor 1.1.1985 erschlossen)
- LSW oder Mauer bestehend

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

Anhang 4: Vorprüfung Tempo 30

Anhang 4.1: Erläuterungsbericht zur Arbeitshilfe Tempo-30 auf Kantonsstrassen

Anhang 4.2 Checkliste Tempo-30 für Projekt Zentrumsdurchfahrt

Anhang 4.3: Verkehrsgutachten (ausstehend)

KANTON solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
avt.so.ch

Arbeitshilfe Tempo-30 auf Kantonsstrassen

Erläuterungsbericht Kurzversion

Amt für Verkehr und Tiefbau, 26.08.2024
Version 0.3

Impressum

Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Autoren	Beschreibung
03.06.2024	0.1	B+S / stp / kin	Vernehmlassung intern AVT
08.07.2024	0.2	stp	Überarbeitung nach int. Vernehmlassung
26.08.2024	0.3	kin / stp	Überarbeitung nach Vernehmlassung BAFU + BFU

Inhalt

1. Einleitung ... 4
1.1. Ausgangslage ... 4
1.2. Zweck ... 4
1.3. Geltungsbereich ... 4
2. Grundlagen ... 5
2.1. Gesetzliche Grundlagen ... 5
2.2. Grundlagen Kanton Solothurn ... 5
2.3. Fachdokumentationen ... 5
3. Randbedingungen ... 6
3.1. Rechtliche Ausgangslage ... 6
3.2. Grundsätze Kantonsstrassen im Kanton Solothurn ... 6
3.2.1. Generelles ... 6
3.2.2. Tempo-30 bei verkehrsorientierten Kantonsstrassen ... 7
3.2.3. Tempo-30 bei nicht verkehrsorientierten Kantonsstrassen ... 7
3.2.4. Zusammenfassung ... 7
4. Methodenbeschrieb ... 8
4.1. Vorgehen und Mitwirkung ... 8
4.2. Funktionsweise ... 8
4.3. Ablauf der Bewertung ... 8
4.3.1. Ausschlusskriterium ... 8
4.3.2. Kriterienkatalog ... 8
4.3.3. Kriterien ... 9
4.4. Abgrenzungen BAFU Methode ... 9
5. Erläuterung Checkliste ... 10
5.1. Angaben zum Projekt ... 10
5.2. Funktion der Strasse ... 10
5.3. Nutzung ... 11
5.4. Verkehrssicherheit ... 13
5.5. Umwelt (Lärm) ... 14
5.6. Verkehrsqualität ... 14
6. Bewertung ... 16
6.1. Ergebnistableau ... 16
6.2. Empfehlung pro/contra Tempo-30 ... 16
6.2.1. Berücksichtigung zusätzlicher Aspekte ... 17
6.2.2. Verhältnismässigkeit von Tempo-30 über mehrere Abschnitte ... 17

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

In den letzten Jahren haben die Begehren seitens der Gemeinden für eine Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten zugenommen. Mit RRB 2021/590 hat der Regierungsrat zur Frage von Tempo-30 auf Kantonsstrassen Stellung genommen und dabei festgehalten, dass auf Kantonsstrassen innerorts unter gewissen Umständen Tempo-30 signalisiert werden kann. Dabei werden ausdrücklich auch verkehrsorientierte Strassen genannt.

Das AVT hat in einigen Fällen entsprechende Gutachten erarbeiten lassen und zwischenzeitlich auch teilweise Tempo-30 Zonen auf Kantonsstrassen umgesetzt. Mit der Revision der Signalisationsverordnung (SSV), welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, wurde zudem bei nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen die Pflicht für die Erstellung eines Gutachtens vor Einführung einer Tempo-30 Zone abgeschafft. Das Thema gewinnt somit laufend an Bedeutung, es fehlt jedoch im Kanton Solothurn an einer einheitlichen Beurteilungsgrundlage für entsprechende Begehren.

1.2. Zweck

Für die Beurteilung von Tempo-30 Begehren auf Kantonsstrassen wurde für den Kanton Solothurn eine einheitliche Grundlage geschaffen. Diese ermöglicht es, die Verhältnismässigkeit von Temporeduktionen auf Kantonstrassen mittels einer umfassenden und transparenten Interessensabwägung vorzunehmen und alle Begehren gleich zu behandeln.

1.3. Geltungsbereich

Die Arbeitshilfe ist bei allen Fragestellungen zu Tempo-30 auf Solothurner Kantonsstrassen innerorts anzuwenden. Sie ist verbindlich für sämtliche Mitarbeitenden des AVT, durch das AVT beauftragte Dritte sowie kommunale Behörden.

2. Grundlagen

2.1. Gesetzliche Grundlagen

[1] Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01)

[2] Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)

[3] Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272)

2.2. Grundlagen Kanton Solothurn

[4] Richtplan Kanton Solothurn, Kapitel V-2.2 Kantonsstrassen

[5] Übersichtsplan Klassierung Kantonsstrassen vom 6. Mai 2011

[6] Grundlagenbericht Tempo-30 auf Kantonsstrassen vom 31. Juli 2019

2.3. Fachdokumentationen

[7] Fachdokumentation Tempo-30-Zonen, BFU, 2023

[8] Entwicklung einer Beurteilungsmethode für Temporeduktionen; Projektbericht, Infras 24.04.2020 im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt

[9] Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme; Hilfe für die Verhältnismässigkeitsprüfung, Infras 26.06.2020 im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt

[10] Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen – Voraussetzungen und ausgewählte prozessuale Fragen, Juristisches Gutachten, kanzlei konstruktiv ag, 2023

3. Randbedingungen

3.1. Rechtliche Ausgangslage

Die Einführung von Tempo-30 wird im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und in der Signalisationsverordnung (SSV) geregelt. Relevant sind die folgenden Passagen:

- SSV Art. 2a Abs. 5: *Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.*
- SSV Art. 2a Abs. 6: *Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.*
- SSV Art. 108 Abs. 1: *Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV309) anordnen.*
- SSV Art. 108 Abs. 4: *Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.*
- SSV Art. 108 Abs. 4bis *In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.*
- SVG Art. 3 Abs. 4: *Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.*

3.2. Grundsätze Kantonsstrassen im Kanton Solothurn

3.2.1. Generelles

1) Die Festlegung des Geschwindigkeitsregimes orientiert sich an den Grundsätzen gemäss «Modell 30/50» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) [7]. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt generell Tempo 50 – eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erfolgt punktuell. Die verkehrsorientierten Strassen stellen die übergeordneten Achsen dar und werden mit Ausnahme von Kreisverkehren und Lichtsignalanlagen vortrittsberechtigt geführt.
2) Als Grundvoraussetzung für die Einführung von Tempo-30 auf Kantonsstrassen gilt, dass auf den angrenzenden Gemeindestrassen ebenfalls Tempo-30 signalisiert wird. Die Einführung von Tempo-30 auf Kantonsstrassen ohne Einbezug der umgebenden Gemeindestrassen, würde Fehlanreize schaffen; die Kantonsstrasse würde gegenüber den Gemeindestrassen als untergeordnet wahrgenommen und unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf das Gemeindestrassennetz wären die Folge.
3) Die betroffenen Kantonsstrassen sind in die Tempo-30-Zonen auf dem angrenzenden Gemeindestrassennetz zu integrieren. Die Einführung von Tempo-30 mit Streckensignalisation ist nur in Ausnahmefällen möglich. Die Übergänge zwischen Zonen- und Streckensignalisation sind für die Verkehrsteilnehmenden kaum verständlich und aufwändig umzusetzen. Zudem müsste für eine Streckensignalisation auch bei nicht verkehrsorientierten Strassen ein Gutachten eingeholt werden.

3.2.2. Tempo-30 bei verkehrsorientierten Kantonsstrassen

Zu den verkehrsorientierten Kantonsstrassen zählen Hauptverkehrsstrassen (Grundtyp und reduzierter Typ) sowie Regionalverbindungsstrassen. Auf diesen Achsen soll innerorts im Grundsatz weiterhin generell Tempo-50 gelten. Als Transit- resp. Verbindungsachsen sollen sie klar als übergeordnet wahrgenommen werden. In Ausnahmefällen kann jedoch die Integration in eine Tempo-30 Zone zweckmässig sein.

Bei verkehrsorientierten Strassen gilt gemäss SSV eine Pflicht für die Erstellung eines Gutachtens für die Einführung von Tempo-30. Dabei sind die möglichen Gründe für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit abschliessend geregelt:

- nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren vorhanden
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann
- eine übermässige Lärm- oder Schadstoffbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung vermindert werden kann.

Wird mittels der vorliegenden Beurteilungsmethode festgestellt, dass Tempo-30 auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse zweckmässig ist, ist ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben.

3.2.3. Tempo-30 bei nicht verkehrsorientierten Kantonsstrassen

Als nicht verkehrsorientierte Kantonsstrassen gelten im Allgemeinen Lokalverbindungsstrassen innerorts. Tempo-30 Zonen können angeordnet werden, um die Aufenthalts- resp. Lebensqualität entlang der Strassenachsen zu verbessern (siehe Art. 3 Abs. 4 SVG). Im Gegensatz zu verkehrsorientierten Strassen bedarf es keiner nicht anders lösbaren Probleme (z.B. Verkehrssicherheit oder Umweltbelastung). Eine Ausnahme bilden Achsen, welche in Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung aufgeführt sind – es handelt sich dabei um Hauptstrassen. Für diese Achsen ist das Vorgehen für verkehrsorientierte Strassen anzuwenden. Im Kantonsstrassennetz sind von dieser Ausnahme nur die Achsen 6300 (Kienberg – Salhöhe – Erlinsbach) und 6370 (Anwil BL – Kienberg) betroffen. Alle übrigen Lokalverbindungsstrassen gelten als nicht verkehrsorientiert.

In der Regel wird die Einführung von Tempo-30 auf einer Kantonsstrasse nicht dazu führen, dass sich ihre Funktion im Strassennetz stark verändert. Bei Lokalverbindungsstrassen, welche häufig sekundäre Parallelachsen zu höher klassierten Strassen darstellen, kann die Einführung von Tempo-30 aber dazu führen, dass sie ihre übergeordnete Funktion verlieren. Mit der tieferen signalisierten Höchstgeschwindigkeit werden die Achsen als deutlich untergeordnet gegenüber den höher klassierten Alternativen wahrgenommen und noch weniger genutzt. In diesem Fall ist eine Abtretung an die Gemeinde zu prüfen. Bei der Einführung von Tempo-30 ist dieser Aspekt jeweils zu diskutieren und ein Entscheid ist unter Einbezug der Abteilungen Strassenbau, Strassenunterhalt und Verkehrsplanung zu fällen.

3.2.4. Zusammenfassung

Verkehrsorientiert (immer mit Gutachten)	Nicht verkehrsorientiert (ohne Gutachten)
▪ Hauptverkehrsstrassen (HVS und HVS RT) ▪ Regionalverbindungsstrassen (RVS)	▪ Lokalverbindungsstrassen (LVS)

4. Methodenbeschrieb

4.1. Vorgehen und Mitwirkung

Die Methode orientiert sich wo möglich an der bestehende Beurteilungsmethode des BAFU [8] [9]. In einem ersten Schritt wurde die BAFU-Methode geprüft und verifiziert, um sie anschliessend auf die Anforderungen des Kantons Solothurn zu adaptieren. Abschliessend wurde die entwickelte Methode anhand von Fallbeispielen getestet und weiter optimiert. Der iterative Prozess ermöglichte eine kontinuierliche Justierung der Methode.

Die Entwicklung der Methode erfolgte unter Mitwirkung und Mitarbeit der B+S AG, Bern. Im Rahmen der Erarbeitung wurden Stellungnahmen zur Arbeitshilfe von der bfu und dem BAFU eingeholt.

4.2. Funktionsweise

Die Methode umfasst verschiedene Wirkungsbereiche, um den vielfältigen Auswirkungen und Gründen einer Einführung von Temporeduktionen gerecht zu werden.

Die Methodik ist für alle Kantonsstrassen innerorts anwendbar und ist ein Hilfsmittel zur Interessenabwägung. Sie ermöglicht eine Einschätzung vorzunehmen, ob T30 auf einem Strassenabschnitt zweck- und verhältnismässig ist oder nicht. Bei verkehrsorientierten Strassen ist allerdings nach wie vor das Verkehrsgutachten nach Art. 108 SSV massgebend. Angewendet wird die Methodik über die Checkliste im beiliegenden Excel-Sheet.

4.3. Ablauf der Bewertung

4.3.1. Ausschlusskriterium

- *Bebauungsdichte [2.1]*

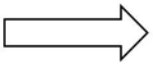
Die vorliegende Beurteilungsmethode konzentriert sich auf Tempo-30 innerorts. Sie ist nicht anwendbar für Ausserortsstrecken (z.B. bei unübersichtlichem Strassenverlauf). Für diese Fälle ist direkt ein Gutachten in Auftrag zu geben.

→ Fehlende Bebauung ist ein Ausschlusskriterium für die Anwendbarkeit der Methode.

4.3.2. Kriterienkatalog

Ob auf einem bestimmten Abschnitt Tempo-30 zweckmässig ist oder nicht, ist von verschiedenen Kriterien abhängig. Um die Gesamtwirksamkeit zu definieren, wurde in einem ersten Schritt definiert, welche Wirkungen zu berücksichtigen sind. In Anlehnung an die BAFU Methode [8] [9] wurden folgende Wirkungsbereiche definiert:

BAFU-Methode
Umwelt (Lärm)
Raumqualität
Verkehrssicherheit
Verkehrsqualität
Direkte Kosten



Methode Kt. SO
Umwelt (Lärm)
Nutzung
Verkehrssicherheit
Verkehrsqualität

Funktion der Strasse

Ergänzende Erläuterungen

- Die Einführung von Tempo 30 führt nachweislich zu einer höheren Verkehrssicherheit und tieferer Umweltbelastung (Lärm und Luft). Wirtschaftliche Randbedingungen in diesen Kontext zu bringen ist schwierig. Zudem sind die direkten Kosten von Temporeduktionen i.R. eher gering. Auf die Bewertung des Indikators „Kosten" wird deshalb verzichtet.
- Gemäss Strassengesetz bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Dabei handelt es sich mehrheitlich um verkehrsorientierte Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV). Je verkehrsorientierter eine Strasse ist und je höher sie in der Hierarchie der Strassen eingereiht ist, desto strenger hat die Verhältnismässigkeitsprüfung zu sein. Die «Funktion der Strasse» wird daher als zusätzliches Kriterium eingeführt.

4.3.3. Kriterien

Jeder Wirkungsbereich wird durch mehrere Kriterien abgedeckt. Anhand der Bewertung der Indikatoren erfolgt eine Gesamtbeurteilung je Wirkungsbereich.

Wirkungsbereich	Kriterien
Funktion der Strasse	- Strassentyp
Nutzung	- Bebauungsdichte
	- Grundnutzung
	- belebter Zentrumsbereich
	- Bedürfnis für flächiges Queren
	- DTV Schwerverkehr
Verkehrssicherheit	- Breite Strassenraum / Gehweg ungenügend?
	- Velo im Mischverkehr
	- Unfallschwerpunkt / Unfallhäufungsstelle
	- Sichtweiten bei T50
	- besonders schutzbedürftige Personen
Umwelt (Lärm)	- Anzahl betroffener Personen > IGW
	- Höhe der Grenzwertüberschreitung Tag
	- Höhe der Grenzwertüberschreitung Nacht
Verkehrsqualität	- Sprungkosten öV
	- öV-Angebotskonzept beeinträchtigt
	- Verlustzeit MIV und öV
	- verbesserter Verkehrsablauf
	- Verkehrsumlagerung möglich

4.4. Abgrenzungen BAFU Methode

Bei der BAFU-Methode erfolgt die Bewertung eines Indikators in zwei Schritten. Dabei werden a) der aktuelle Ist-Zustand («Betroffenheit») des entsprechenden Indikators berücksichtigt und b) die Veränderung (meist: Reduktion) einer Belastung bzw. einer Wirkung[1].
Für die vorliegende Methode wurde der Kriterienkatalog übernommen sowie auf die Anforderungen des Kantons Solothurn angepasst. Grundsätzlich wird mit der vorliegenden Methode primär der aktuelle Zustand beurteilt und nicht die Auswirkungen einer Temporeduktion. Ausnahme bildet der Wirkungsbereich «Verkehrsqualität», bei welchem der Einfluss einer allfälligen Temporeduktion bewertet wird.

[1] Vergl. Methodenbericht [9]

5. Erläuterung Checkliste

Um die Eignung für die Einführung von Tempo-30 zu prüfen, sind Strassenabschnitte welche potenziell in Frage kommen, in homogene Abschnitte bezüglich Nutzung und Ausbaustandard einzuteilen. Als Beurteilungshilfe dient das Excel-File «Checkliste Tempo-30 auf Kantonsstrassen». Im Folgenden wird die Beurteilung der gemäss Kap. 4 definierten Wirkungsbereiche mit den entsprechenden Kriterien erläutert und die Handhabung der Checkliste erklärt.

5.1. Angaben zum Projekt

- *Gemeinde [0.1]*

Hier ist die Gemeinde anzugeben, in der sich der zu prüfende Strassenabschnitt befindet.

- *Strasse [0.2]*

In dieses Feld gehört die Bezeichnung der Strasse, für die Tempo-30 geprüft werden soll.

- *Abschnitt [0.3]*

Der betroffene Abschnitt ist möglichst aussagekräftig zu beschreiben (z.B. «Mühlegasse bis Dorfstrasse»).

- *Signalisierte Höchstgeschwindigkeit [0.4]*

Die aktuell signalisierte Höchstgeschwindigkeit – in der Regel 50 km/h – ist anzugeben.

- *Gefahrene Geschwindigkeit [0.5]*

Die aktuell gefahrene Geschwindigkeit ist auf Basis von Messungen oder tomtom-Daten einzutragen. Zu verwenden ist der Mittelwert.

- *Zu prüfende signalisierte Höchstgeschwindigkeit [0.6]*

Die Arbeitshilfe ist ausschliesslich zur Anwendung bei einer möglichen Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geeignet. Aus diesem Grund ist der Wert hier bereits vorgegeben.

5.2. Funktion der Strasse

Ziel des Wirkungsbereichs «Funktion der Strasse» ist die Beurteilung der Funktionalität des Strassenabschnitts innerhalb des Strassennetzes, basierend auf der Zuordnung gemäss kantonaler Strassenklassierung. Je verkehrsorientierter eine Strasse ist und je höher sie in der Hierarchie der Strassen eingereiht ist, desto strenger hat die Anforderung zur Einführung von Tempo 30 zu sein.

- *Strassentyp [1.1]*

Hauptverkehrsstrassen sollen gemäss VSS 40 042 eine hohe Transportleistung und Verkehrssicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten ermöglichen. Dabei soll ein gleichmässiger Ausbaugrad und ein homogener Verkehrsfluss gewährleistet werden. Somit ist eine Temporeduktion nur in Ausnahmenfällen - bei gegebenen Bedingungen in Sachen Verkehrssicherheit und Lärmbelastung - in Betracht zu ziehen.

Für *Verbindungsstrassen mit regionaler Bedeutung* (RVS) gelten gemäss VSS 40 043 die gleichen betrieblichen Grundsätze wie für Hauptverkehrsstrassen. Somit ist für RVS eine Temporeduktion ebenfalls nur in Ausnahmenfällen - bei gegebenen Bedingungen in Sachen Verkehrssicherheit und Lärmbelastung - in Betracht zu ziehen.

Lokalverbindungsstrassen stellen gemäss VSS 40 043 im Strassennetz Verbindungsstrassen mit untergeordneter, in der Regel nur lokaler Bedeutung dar. In der Regel handelt es sich dabei innerorts um nicht verkehrsorientierte Strassen. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

▪ *Hauptstrasse [1.2]*

Ist der betrachtete Strassenabschnitt in der Liste der Hauptstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272, Anhang 2) aufgeführt, handelt es sich unabhängig der kantonalen Strassenklassierung um eine verkehrsorientierte Strasse. Dieses Kriterium dient allerdings nur als Grundlage für den Entscheid, ob ein Verkehrsgutachten nötig ist oder nicht. Die Bewertung innerhalb der Arbeitshilfe erfolgt ausschliesslich mit dem Kriterium «Strassentyp», da die Durchgangsstrassenverordnung die tatsächliche Funktion der Strassen innerhalb des Kantons nur ungenügend wiedergibt.

5.3. Nutzung

Ziel des Wirkungsbereichs «Nutzung» ist die Beurteilung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im weitesten Sinn. Die Aufenthaltsqualität wird durch die Nutzung des Umfelds beschrieben. Dabei hängt die Nutzung nicht nur von der Funktionalität der Strasse ab, sondern insbesondere auch von der Diversität der angrenzenden Nutzungen.

▪ *Bebauungsdichte [3.1]*

Wenn beide Strassenseiten dicht überbaut sind, bestehen andere Erwartungen an die Strasseninfrastruktur (Aufenthaltsqualität), als wenn der Strassenabschnitt nur einseitig überbaut ist. Somit kann bei einem beidseitig dicht überbauten Abschnitt eine Temporeduktion eher in Betracht gezogen werden als bei einem mit einer beidseitig lockeren resp. einseitigen Bebauung.

Abb. 1: Olten, Wilerweg (Quelle: AVT)

Abb. 2: Trimbach, Brückenstrasse (Quelle: AVT)

▪ *Grundnutzung [3.2]*

In Wohnzonen, Kernzonen, und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen wird durch die Grundnutzung davon ausgegangen, dass siedlungsähnliche Verhältnisse vorliegen. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

In Arbeitszonen (Industriezonen und Gewerbezone ohne Wohnen) wird durch die Grundnutzung davon ausgegangen, dass weniger siedlungsähnliche Verhältnisse vorliegen. Somit ist eine Temporeduktion aus Sicht Nutzung nicht gegeben.

▪ *belebter Zentrumsbereich [3.3]*

Ein Zentrum mit durchmischter Nutzung, Grün- und Begegnungsflächen sowie Platzbereichen führt zu einem belebten Zentrumbereich mit vielen Verkehrsteilnehmern. Mit der Einführung von Tempo-30 kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert werden. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

Abb. 3: Kriegstetten, Zentrum (Quelle: Wikipedia)

Abb. 4: Zuchwil, Hauptstrasse (Quelle: AVT)

▪ *Bedürfnis für flächiges Queren [3.4]*

In belebten Zentrumbereichen mit Zielen und Quellen beidseits der Strasse können disperse Querungsbedürfnisse des Fussverkehrs vorhanden sein[2]. Flächiges Queren wird durch niedrige Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs erleichtert und erhöht das Sicherheitsempfinden bei den zu Fuss gehenden. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

Abb. 5: Gerlafingen, Hauptstrasse (Quelle: AVT)

Abb. 6: Derendingen, Hauptstrasse (Quelle: AVT)

▪ *DTV Schwerverkehr [3.5]*

Um die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs in Gebieten mit hohem Schwerverkehrsanteil zu verbessern, sind gezielte Maßnahmen, wie die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Option. Gleichzeitig vermindert sich mit einer Temporeduktion die Auswirkung des hohen Schwerverkehrsanteils und erhöht die Aufenthaltsqualität entlang des betroffenen Strassenabschnitts.

[2] Vgl. Forschungsprojekt SVI 2011/023 Flächiges Queren in Ortszentren

5.4. Verkehrssicherheit

Ziel des Wirkungsbereichs «Verkehrssicherheit» ist die Beurteilung der bestehenden Strasseninfrastruktur. Je höher die Sicherheitsdefizite sind, desto höher das Potential für die Einführung einer Temporeduktion.

- *Breite des Strassenraums oder Gehweg ungenügend [4.1]*

Liegt die Breite des Strassenraums (Fahrbahn + allfällige Gehwege) unter 7.00 m, ist der Begegnungsfall zwischen einem LKW, einem PW und einem Fussgänger bei Tempo 50 nicht möglich. In diesem Fall kann die Verkehrssicherheit mittels einer Temporeduktion gesteigert werden. Dies gilt zudem bei Abschnitten ohne Gehweg oder zu schmalen Gehwegen (Breite < 1.50 m). Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

- *Velo im Mischverkehr [4.2]*

Weist die bestehende Strasseninfrastruktur bei einem DTV von über 5'000 Fz./Tag keine Velomassnahmen (Radstreifen oder Rad-/Gehwege) auf, erhöht eine Temporeduktion die Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

Bei weniger Verkehr resp. einer lückenlos ausgebauten Veloinfrastruktur, ist eine Temporeduktion aufgrund des Veloverkehrs nicht gegeben.

- *Unfallschwerpunkte / Unfallhäufungsstellen [4.3]*

Befinden sich im untersuchten Streckenabschnitt ein oder mehrere Unfallschwerpunkte (gemäss VSS-Norm SN 641'724) oder Unfallhäufungsstellen, kann eine Temporeduktion als Massnahme sinnvoll sein. Ob sich im zu untersuchenden Abschnitt Unfallschwerpunkte oder Unfallhäufungsstellen befinden, ist bei der Fachstelle Verkehrssicherheit zu erfragen.

- *Sichtweiten [4.4]*

Die erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h liegt bei mind. 50 m, während bei gleichen Verhältnissen und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mind. 20 m als Knotensichtweite genügen. Werden beim untersuchten Streckenabschnitt die Sichtweiten (Knoten- und Anhaltesichtweiten) bei Tempo 50 unterschritten, kann eine Temporeduktion dazu führen, dass diese zukünftig eingehalten werden können. Zu beachten ist, dass Knotensichtweiten bei privaten Ein-/Ausfahrten bei diesem Kriterium nicht zu berücksichtigen sind – es sind einzig Einmündungen kommunaler oder kantonaler Strassen einzubeziehen. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden. Sind die Sichtweiten bei Tempo 50 eingehalten oder können mit verhältnismässigen Massnahmen geschaffen werden (z.B. durch Rückschnitt von Bepflanzungen), ist eine Temporeduktion aufgrund der Sichtweiten nicht gegeben.

- *besonders schutzbedürftige Personen vorhanden [4.5]*

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet, da sie oft unvorhersehbar handeln und sich nicht immer bewusst sind, wie sie sich sicher im Verkehr bewegen können. Durch die Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird die Schulwegsicherheit verbessert. Ähnliche Verhältnisse sind bei Alters- und Pflegeheimen oder Einrichtungen für Menschen mit Beeinträchtigung vorzufinden. Auch hier sind vermehrt Verkehrsteilnehmende anzutreffen, die eines besonderen Schutzes bedürfen. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

Abb. 7: Langendorf (Quelle: Solothurner Zeitung)

5.5. Umwelt (Lärm)

Ziel des Wirkungsbereichs «Umwelt (Lärm)» ist die Beurteilung der Umweltbelastung auf Basis der Lärmbelastung. Je höher die Lärmbelastung und die Anzahl betroffener Personen, desto höher das Potential für die Einführung einer Temporeduktion.

Die Lärmbelastung wird mit der Anzahl betroffener Personen über dem Immissionsgrenzwert, sowie der Höhe der Grenzwertüberschreitung ermittelt. Die Verknüpfung der beiden Skalen – Anzahl Personen über IGW und Höhe der Überschreitung – erfolgt multiplikativ.

- *Anzahl betroffene Personen [5.1]*

Die Betroffenheit wird mit der Anzahl betroffener Personen über dem Immissionsgrenzwert auf dem untersuchten Streckenabschnitt bewertet. Zu diesem Zweck wird die Anzahl Personen, die von IGW-Überschreitungen betroffen sind, ermittelt. Die Bewertung erfolgt analog der BAFU-Methode.

- *Höhe der Überschreitung [5.2] [5.3]*

Die Skalierung der Lärmbelastung erfolgt entsprechend den Grenzwerten gemäss Anhang 3 der Lärmschutzverordnung. Da die Störwirkung in der Nachtperiode zu einem grossen Teil auch durch die Pegelspitzen (Maximalpegel) beeinflusst wird, wird diese analog der BAFU-Methode [8] [9] strenger bewertet als die Tagperiode.
Massgebend für die Höhe der Überschreitung sind die höchsten Überschreitungen im Abschnitt. In Ausnahmefällen (Einzelliegenschaft mit überdurchschnittlich hoher Lärmbelastung im Vergleich zu den anderen Liegenschaften), kann davon abgewichen werden. Zudem ist in der Regel die Wirkung des lärmmindernden Belags zu berücksichtigen, da dieser im Kanton Solothurn standardmässig innerorts eingebaut wird.

5.6. Verkehrsqualität

Ziel des Wirkungsbereichs «Verkehrsqualität» ist die Beurteilung möglicher Einflüsse der Temporeduktion auf den Verkehrsfluss resp. die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz.

- *Sprungkosten öV [6.1]*

Temporeduktionen können zu zusätzlichem Zeitbedarf und somit zu einer Erhöhung der Umlaufzeiten bei Buslinien und zu Sprungkosten führen, weil zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Sprungkosten sind kein Ausschlusskriterium für die Einführung von Tempo 30. Sie sind aber negativ zu bewerten. Ob im vorliegenden Fall Sprungkosten beim Betrieb von Buslinien auftreten, ist mit der Abteilung öffentlicher Verkehr zu besprechen resp. durch diese zu definieren.

- *öV-Angebotskonzept beeinträchtigt [6.2]*

Auch wenn keine zusätzlichen Fahrzeuge nötig sind, kann sich eine Temporeduktion negativ auf den Betrieb des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auswirken. So können unter Umständen Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden, was die Attraktivität des Angebots deutlich schmälert. Ob ein bestehendes Angebotskonzept wesentlich beeinträchtigt wird, ist mit der Abteilung öffentlicher Verkehr zu besprechen resp. durch diese zu definieren.

▪ *Länge des Abschnittes [6.3]*

Hier ist die Länge des Abschnittes anzugeben, damit die Verlustzeit berechnet werden kann.

▪ *Verlustzeiten öV und MIV [6.4]*

Hohe Verlustzeiten im öV können dazu führen, dass dem öffentlichen Verkehr Fahrgäste verloren gehen. Das Kriterium ist nicht zu verwechseln mit den zuvor beschriebenen Kriterien «öV-Sprungkosten» und «öV-Angebotskonzept beeinträchtigt» – die Höhe der Verlustzeiten lässt nicht direkt auf allfällige Sprungkosten schliessen, da je nach betrieblicher Lage der betroffenen Buslinien bereits kleine Verlustzeiten zu Sprungkosten führen können. Auch die Auswirkungen auf Angebotskonzepte sind im Einzelfall zu untersuchen. Verlustzeiten betreffen zudem nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern auch den Individualverkehr. Die Akzeptanz für Tempo-30 bei den Verkehrsteilnehmenden sinkt bei langen Abschnitten. Die Verlustzeiten werden auf Grundlage der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit im Untersuchungsperimeter und Eingabe der Länge des untersuchten Abschnitts automatisch berechnet. Eine Temporeduktion ist bei grossen Verlustzeiten nur in Ausnahmenfällen - bei gegebenen Bedingungen in Sachen Verkehrssicherheit und Lärmbelastung - in Betracht zu ziehen.

▪ *Verkehrsablauf [6.5]*

Auf dem untersuchten Abschnitt wird bei einer möglichen Temporeduktion mit einem verbesserten Verkehrsfluss gerechnet. Dieses Kriterium kommt nur bei hohem DTV (> 12'000) und nach groben Abklärungen[3], ob eine Temporeduktion effektiv einen verbesserten Verkehrsablauf ermöglicht, zur Anwendung. Eine Temporeduktion kann - unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren - in Betracht gezogen werden.

▪ *Verkehrsumlagerungen [6.6]*

Zieht eine mögliche Temporeduktion Verkehrsverlagerungen (z.B. in Form von Ausweichverkehr durch Quartiere) nach sich, welche nicht mit flankierenden Massnahmen verhindert werden können, ist eine Temporeduktion nur in Ausnahmenfällen - bei gegebenen Bedingungen in Sachen Verkehrssicherheit und Lärmbelastung - in Betracht zu ziehen. Das Kriterium ist nur mit «ja» zu beantworten, wenn ein begründeter Verdacht besteht, dass unerwünschte Verkehrsverlagerungen eintreten werden. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Routen durch Wohngebiete tatsächlich eine kürzere Fahrzeit erlauben als die Benutzung der Kantonsstrasse.

[3] Hier gilt es die Fragestellung zu beantworten, ob mit gezielten Massnahmen und Anpassungen des Strassenraums (eliminieren von Fussgängerstreifen, Umbau und Optimierung von Knoten etc.) ein verstetigter und damit verbesserter Verkehrsfluss bewerkstelligt werden kann.

6. Bewertung

6.1. Ergebnistableau

Für jeden Wirkungsbereich ist eine maximale Punktzahl zwischen 0 und 20 Punkten möglich. Je Wirkungsbereich werden die Anzahl Punkte gemittelt und im Ergebnistableau dargestellt. Diese Übersicht macht die unterschiedlich grossen Einflüsse der Indikatoren sowie die Streuung der Punkte sichtbar.

6.2. Empfehlung pro/contra Tempo-30

Die Empfehlung pro/contra Tempo-30 ergibt sich auf Grund des gewichteten Mittelwerts der Ergebnisse der verschiedenen Wirkungsbereiche. Wirkungsbereiche, die gemäss Art. 108 SSV auch bei verkehrsorientierten Strassen für eine Geschwindigkeitsreduktion sprechen, werden entsprechend höher gewichtet. Ebenso wird die Funktion der Strasse höher gewichtet, gemäss Grundätzen und Randbedingungen des Kantons Solothurn (vergl. Erläuterungen 3.2).

P Gesamtpunktzahl

A Funktion der Strasse
B Nutzung
C Verkehrssicherheit
D Umwelt (Lärm)
E Verkehrsqualität

[1] $$P = \frac{(2xA)+B+(2xC)+(2xD)+E}{8}$$

T30 nicht empfohlen

Die Interessenabwägung zeigt, dass unter Würdigung aller untersuchten Kriterien eine Geschwindigkeitsreduktion weder zweck- noch verhältnismässig ist. Die Geschwindigkeitsreduktion wird nicht weiterverfolgt. Ein Einbezug der kantonalen Verkehrskommission ist nicht nötig.

T30 empfohlen

Die Interessenabwägung zeigt, dass unter Würdigung aller untersuchten Kriterien eine Geschwindigkeitsreduktion zweck- und verhältnismässig ist. Die weiteren Schritte (Gutachten bei verkehrsorientierten Strassen, Erarbeitung von Massnahmen bei nicht verkehrsorientierten Strassen) können in Angriff genommen werden. Ein Einbezug der kantonalen Verkehrskommission ist nicht nötig.

Grenzbereich

Die Interessenabwägung zeigt, dass unter Würdigung aller untersuchten Kriterien eine Geschwindigkeitsreduktion eventuell zweck- und verhältnismässig ist. Da einzelne Kriterien für die Einführung von Tempo 30 sprechen, sind allenfalls zusätzliche Untersuchungen vorzunehmen. Die Vollzugsbehörde hat anschliessend, basierend auf allen Fakten, eine entsprechende Interessenabwägung vorzunehmen. Die kantonale Verkehrskommission ist einzubeziehen.

6.2.1. Berücksichtigung zusätzlicher Aspekte

Sind zusätzliche Aspekte vorhanden, welche im vorliegenden Abschnitt für oder gegen die Einführung von Tempo-30 sprechen, sind diese bei der Interessensabwägung zu berücksichtigen. Die Projektleitung hat die Möglichkeit, diese über ein zusätzliches Textfeld in der Checkliste zu beschreiben.

6.2.2. Verhältnismässigkeit von Tempo-30 über mehrere Abschnitte

In Anwendung der Checkliste kann nur ein isolierter Abschnitt bezüglich der Zweck- und Verhältnismässigkeit von Tempo-30 untersucht werden. Während die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion für kurze Abschnitte häufig gegeben ist, kann die Beurteilung anders ausfallen, wenn ein ganzer Strassenzug mit vielen einzelnen Abschnitten mit Tempo-30 betrachtet wird. Dadurch können insbesondere für den öffentlichen Verkehr problematische Situationen durch Fahrzeitverlängerungen entstehen. Auch für den Individualverkehr können die Reisezeiten stark ansteigen, wenn mehrere Tempo-30-Zonen durchfahren werden müssen. Beim Entscheid pro/contra Tempo-30 ist dieser Aspekt durch die Abteilungsleitenden Strassenbau und Verkehrsplanung zu würdigen und es ist zu prüfen, welche weiteren Abschnitte auf einem Strassenzug ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in eine T-30-Zone integriert werden. Als Entscheidungshilfe dient eine Übersicht mit einer Grobbeurteilung aller Ortsdurchfahrten im Kanton Solothurn gemäss dieser Methodik. Für den Entscheid sind bestehende und geplante öV-Linien in Absprache mit der Abteilung öV zu berücksichtigen. Sofern die Summe aller möglichen T30-Zonen auf einem Strassenzug zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen führt, ist die kantonale Verkehrskommission für den Entscheid beizuziehen.

KANTON solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Checkliste Tempo-30 auf Kantonsstrassen

Version 0.3

Pos. Angaben zum Projekt

Pos.		
0.1	Gemeinde	**Schönenwerd**
0.2	Strasse	**Oltner-/Aarauerstrasse**
0.3	Abschnitt	**Einmündung Quartierstr. bis Stiftungskirche**
0.4	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
0.5	Gefahrene Geschwindigkeit	45 km/h
0.6	Zu prüfende, signalisierte Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Pos. Funktion der Strasse

Pos.		
1.1	Strassentyp	HVS
1.2	Hauptstrasse (gemäss Verordnung)	ja
1.3	verkehrsorientiert oder nicht verkehrsorientiert	verkehrsorientiert, externes Gutachten nötig

bitte alle braunen Felder ausfüllen, graue Felder nicht überschreiben *0.0*

Pos. Ausschlusskriterien

Pos.		
2.1	Überbauung entlang des Streckenabschnittes	mindestens einseitig überbaut

Pos. Beurteilungskriterien

Pos. Nutzung

Pos.		
3.1	Bebauungsdichte	dicht überbaut auf beiden Strassenseiten
3.2	Grundnutzung	Wohn- / Zentrums- / Mischzone oder Zone für öffentliche Bauten
3.3	belebter Zentrumsbereich	nein
3.4	Bedürfnis für flächiges Queren	nein
3.5	DTV Schwerverkehr	> 600 Fz.

12.0

Pos. Verkehrssicherheit

Pos.		
4.1	Breite Strassenraum < 7.00 m oder Gehweg ungenügend	nein
4.2	Velo im Mischverkehr bei DTV > 5'000 Fahrzeuge	ja
4.3	Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufungsstelle	nein
4.4	Sichtweiten ungenügend bei Tempo-50	nein
4.5	besonders schutzbedürftige Personen	ja

8.0

Pos. Umwelt (Lärm)

Pos.		
5.1	Anzahl betroffener Personen > IGW	31-50
5.2	Höhe der Überschreitung Tag	> 65 dBA
5.3	Höhe der Überschreitung Nacht	> 55 dBA

14.0

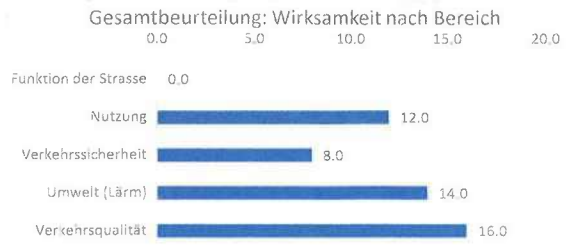
Pos. Verkehrsqualität

Pos.		
6.1	Sprungkosten öV-Betrieb zu erwarten	nein
6.2	öV-Angebotskonzept beeinträchtigt	nein
6.3	Länge des Abschnitts	500 m
6.4	Berechnete Verlustzeit durch Temporeduktion	15.8 s
6.5	wesentlich verbesserter Verkehrsablauf mit T-30 zu erwarten	nein
6.6	Verkehrsverlagerung möglich	nein

16.0

Gesamtbeurteilung

Tempo-30 Empfehlung:	**Grenzbereich**	9.0



Beurteilung durch die Projektleitung:
(Bemerkungen, allfällige weitere Kriterien, etc.)

Die Oltnerstrasse in Schönenwerd ist eine Hauptverkehrsstrasse und wird in der Liste der Hauptstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272, Anhang 2) geführt. Es handelt sich somit um eine übergeordnete, verkehrsorientierte Strasse, welche zudem als Ausnahmetransportroute Typ II gilt.

Beide Strassenseiten weisen eine durchmischte Nutzung auf. Der Strassenabschnitt liegt weder in einem klassischem Dorfzentrum noch in einem stark frequentierten Zentrumsbereich und es besteht somit auch kein flächiger Querungsbedarf.

Die Strasse wird im Rahmen der vorgesehenen Sanierung entsprechend ihrer Funktion gut ausgebaut und verfügt über entsprechende Fussgängerquerungen.

Die Immissionsgrenzwerte werden – auch unter Berücksichtigung eines lärmmindernden Belags – bei 33 Liegenschaften überschritten. Durch eine Temporeduktion könnten die Lärmemissionen zwar wahrnehmbar gesenkt werden, jedoch würden lediglich bei 5 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Bei den verbleibenden 28 Liegenschaften würde der Grenzwert weiterhin überschritten

Fazit:
Die Interessenabwägung zeigt, dass unter Würdigung aller untersuchten Kriterien eine Geschwindigkeitsreduktion eventuell zweck- und verhältnismässig ist. Die Verkehrskommission hat unter Würdigung und Gewichtung aller untersuchten Kriterien eine Interessenabwägung vorzunehmen und eine entsprechende Empfehlung abzugeben.

Beurteilung Streckenzug:
(auf Basis der Übersicht aller Ortsdurchfahrten durch die Abteilungsleitungen Strassenbau und Verkehrsplanung)

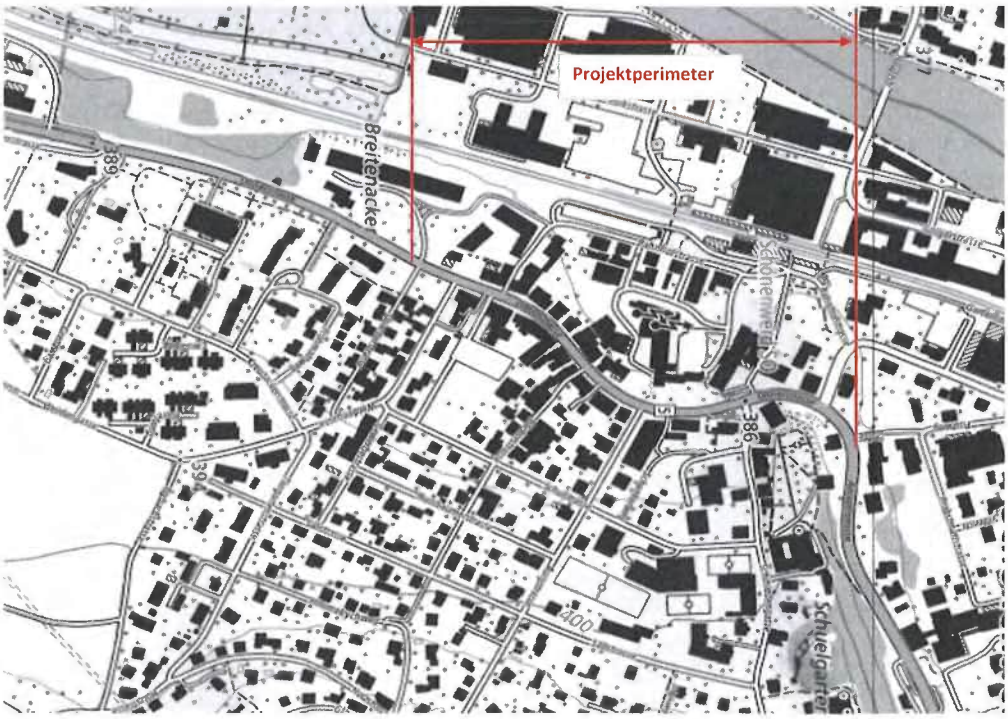
Die Ortsdurchfahrt von Schönenwerd ist als der Teil H5 von hoher verkehrlicher Bedeutung. Da zwischen Olten und Aarau keine nahe Alternative über das Nationalstrassennetz besteht, hat die H5 hier eine besonders wichtige Funktion. Die Abschnitte mit Temporeduktionen sind daher minimal zu halten.
Da im vorliegenden Fall diverse Gründe (Velo im Mischverkehr, Lärm) für eine Temporeduktion sprechen und in den Nachbargemeinden Tempo-30 auf der H5 nicht in Frage kommt, ist eine Temporeduktion in Schönenwerd nicht gänzlich ausgeschlossen und mittels Gutachten vertieft zu prüfen.

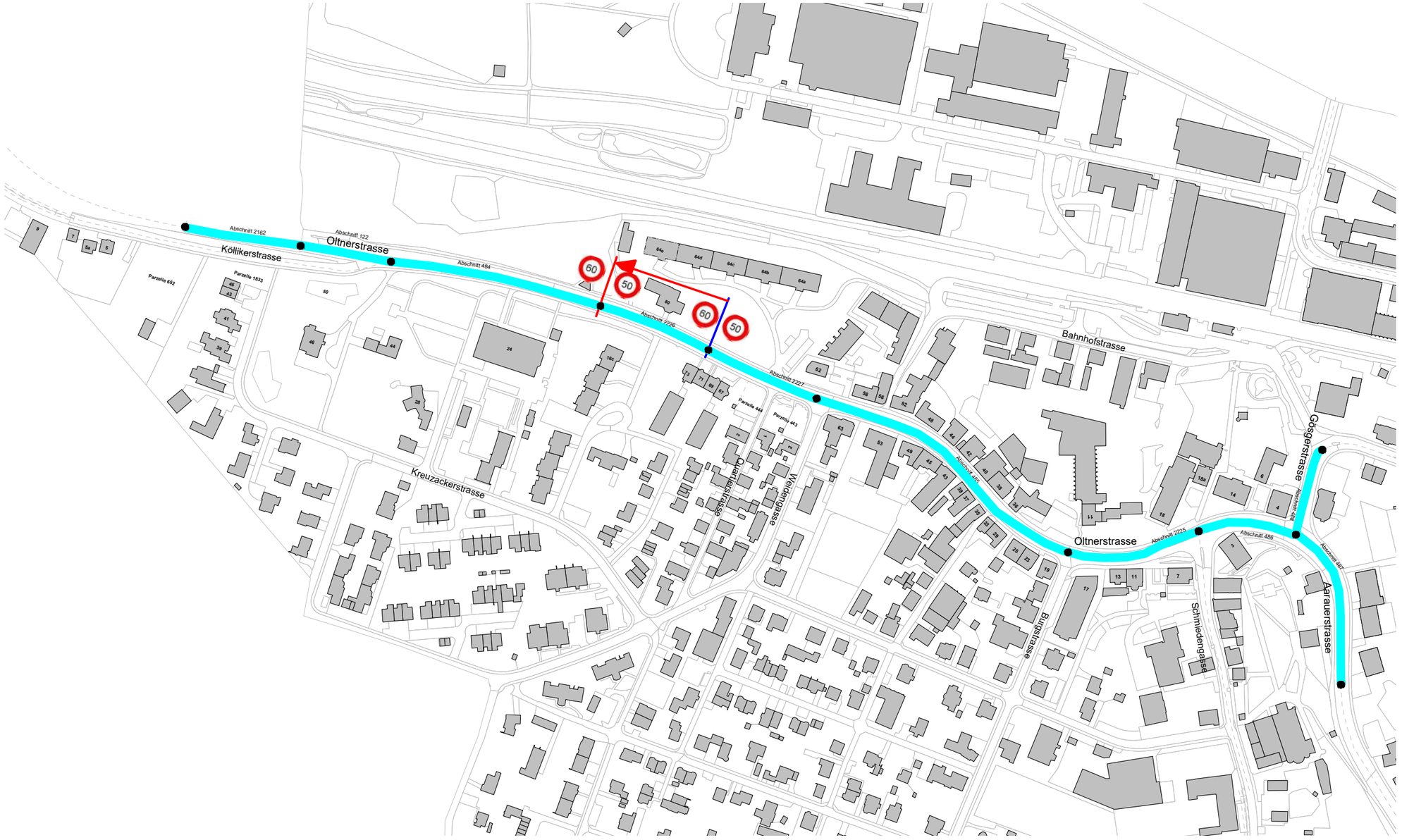
Antrag durch durch die Projektleitung:

Antrag:	**Keine Einführung von T30**

Projektleitung: Datum / Visum	13.8.25
Leitung PMK: Datum / Visum	1.9.25
Abteilungsleitung öV: Datum / Visum	28.8.25
Abteilungsleitung SB: Datum / Visum	28.8.25
Abteilungsleitung VPL: Datum / Visum	22.8.25
Kantonsingenieur: Datum / Visum	3.9.25

Projektperimeter





Schönenwerd

Massnahmenübersicht

Oltnerstrasse

Situation 1:3250

Einbau SDA 4-12

Verschieben
Geschwindigkeitswechsel

Muttenz, 03. November 2025 | ez

JAUSLIN STEBLER
personalized engineering

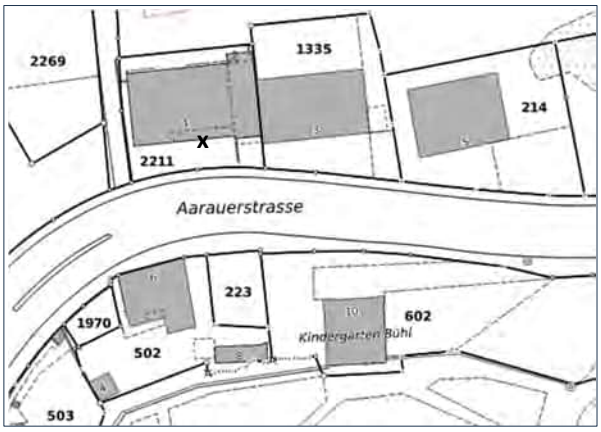
Erleichterungsantrag Nr. 1

Objekt-Nr. (EGID): 191'444'437

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Aarauerstrasse 1, Schönenwerd (Parzelle 2211)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Vorgesehene Schallschutzmassnahme:
- Einbau von Schallschutzfenstern in den lärmempfindlichen Räumen mit Fenstern zur Kantonsstrasse

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund der Erschliessung und des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

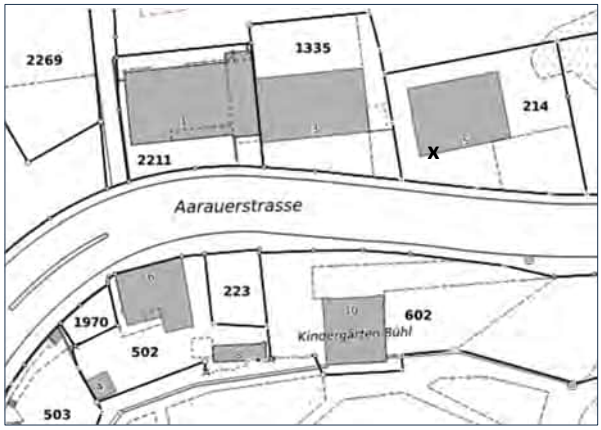
Erleichterungsantrag Nr. 2

Objekt-Nr. (EGID): 380’120

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Aarauerstrasse 5, Schönenwerd (Parzelle 214)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund der Erschliessung und des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

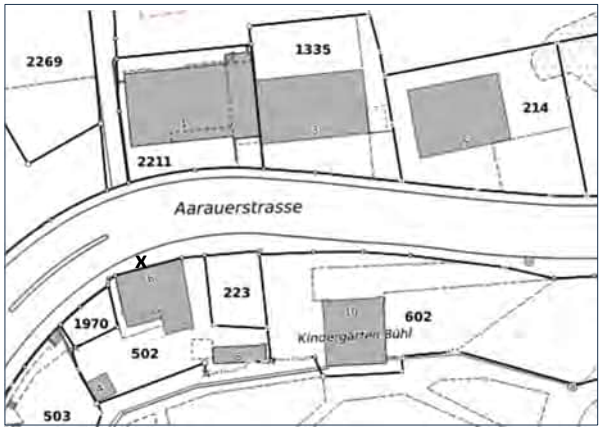
Erleichterungsantrag Nr. 3

Objekt-Nr. (EGID): 380’011

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Aarauerstrasse 6, Schönenwerd (Parzelle 502)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

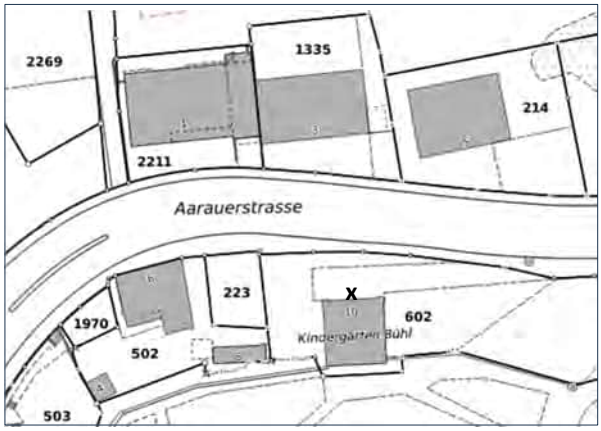
Erleichterungsantrag Nr. 4

Objekt-Nr. (EGID): 380’012

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Aarauerstrasse 10, Schönenwerd (Parzelle 602)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund der erhöhten Lage des Gebäudes gegenüber der Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 5

Objekt-Nr. (EGID): 380’943

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Gösgerstrasse 1, Schönenwerd (Parzelle 778)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund der Erschliessung und des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 6

Objekt-Nr. (EGID): 379’776

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Gösgerstrasse 2, Schönenwerd (Parzelle 465)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 7

Objekt-Nr. (EGID): 380’114

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Postweg 5, Schönenwerd (Parzelle 493)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

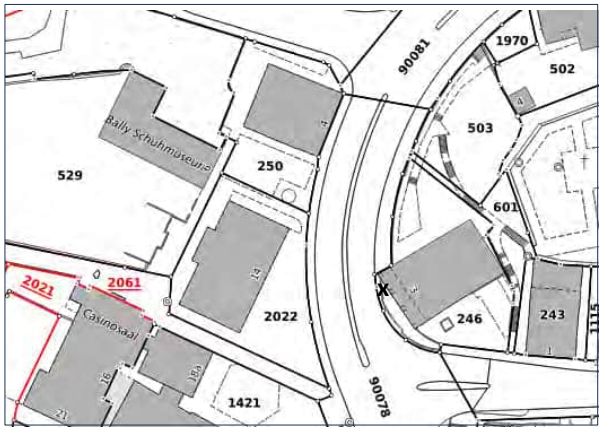
Erleichterungsantrag Nr. 8

Objekt-Nr. (EGID): 380’013

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 3, Schönenwerd (Parzelle 246)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

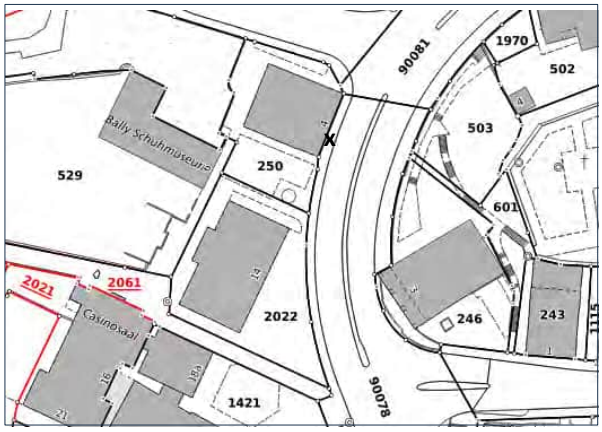
Erleichterungsantrag Nr. 9

Objekt-Nr. (EGID): 380’803

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 4, Schönenwerd (Parzelle 250)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

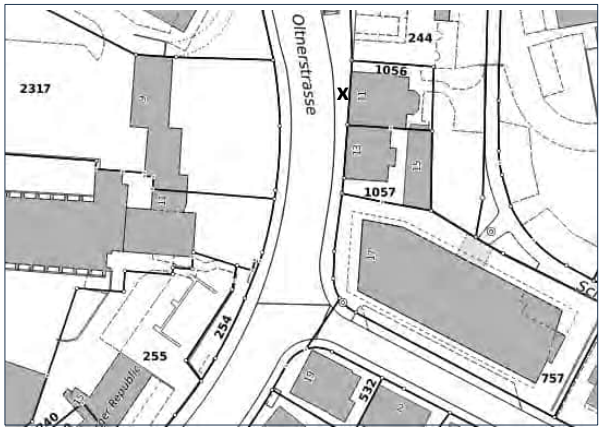
Erleichterungsantrag Nr. 10

Objekt-Nr. (EGID): 380’014

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 11, Schönenwerd (Parzelle 1056)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

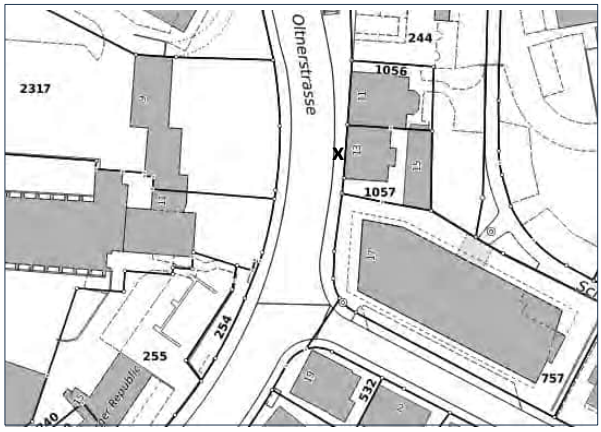
Erleichterungsantrag Nr. 11

Objekt-Nr. (EGID): 380’015

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 13, Schönenwerd (Parzelle 1057)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

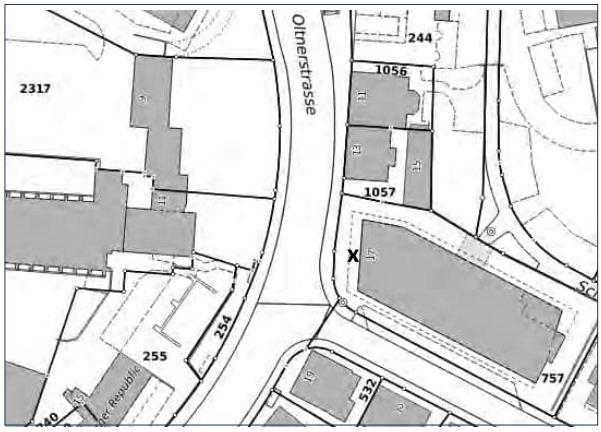
Erleichterungsantrag Nr. 12

Objekt-Nr. (EGID): 380’016

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 17, Schönenwerd (Parzelle 757)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	64	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund der Erschliessung und des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

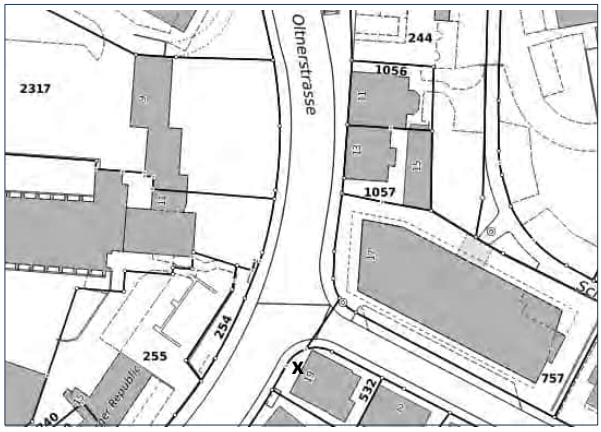
Erleichterungsantrag Nr. 13

Objekt-Nr. (EGID): 379’795

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 19, Schönenwerd (Parzelle 532)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

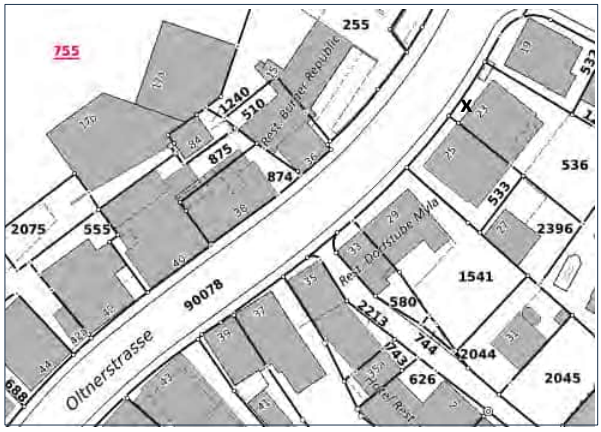
Erleichterungsantrag Nr. 14

Objekt-Nr. (EGID): 379’796

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 23, Schönenwerd (Parzelle 536)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

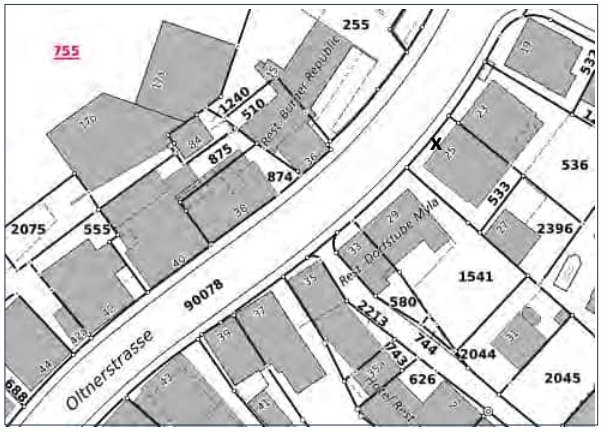
Erleichterungsantrag Nr. 15

Objekt-Nr. (EGID): 379’797

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 25, Schönenwerd (Parzelle 533)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

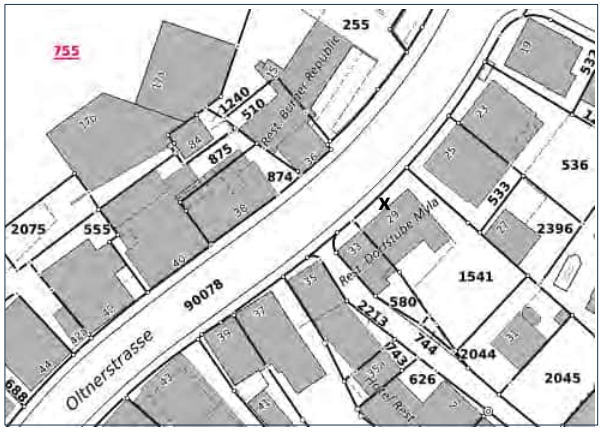
Erleichterungsantrag Nr. 16

Objekt-Nr. (EGID): 379’798

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 29, Schönenwerd (Parzelle 1541)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

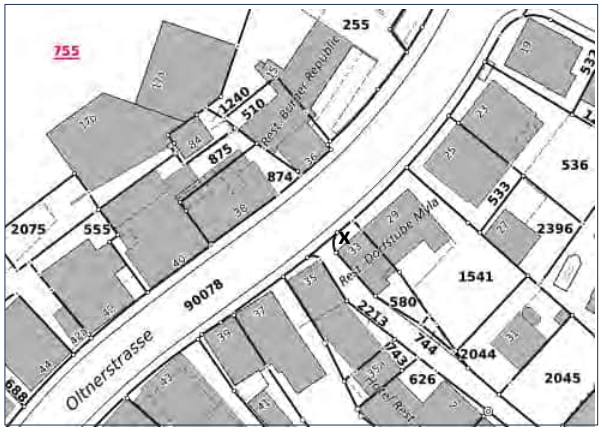
Erleichterungsantrag Nr. 17

Objekt-Nr. (EGID): 379’800

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 33, Schönenwerd (Parzelle 580)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

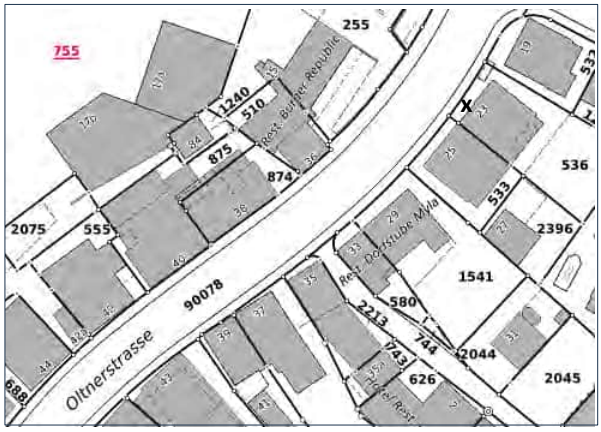
Erleichterungsantrag Nr. 18

Objekt-Nr. (EGID): 379’801

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 35, Schönenwerd (Parzelle 2213)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

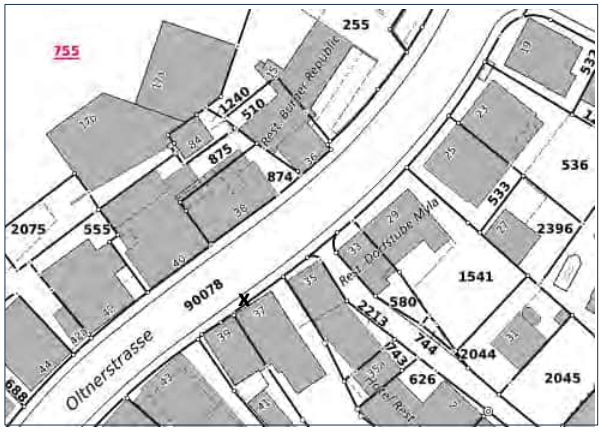
Erleichterungsantrag Nr. 19

Objekt-Nr. (EGID): 379’802

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 37, Schönenwerd (Parzelle 896)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

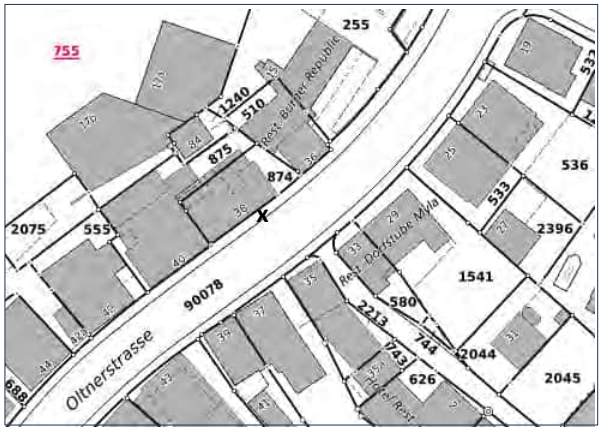
Erleichterungsantrag Nr. 20

Objekt-Nr. (EGID): 379’792

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 38, Schönenwerd (Parzelle 874)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

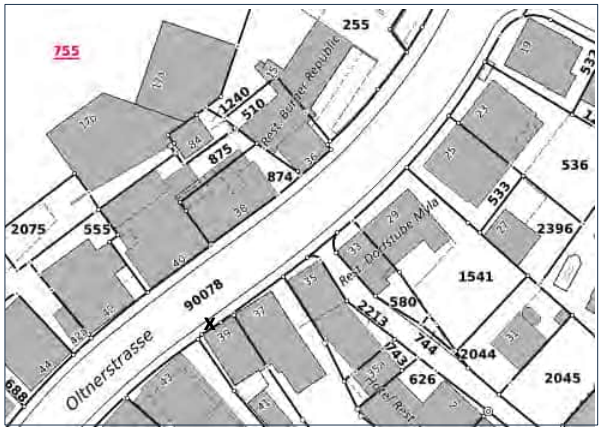
Erleichterungsantrag Nr. 21

Objekt-Nr. (EGID): 379’803

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 39, Schönenwerd (Parzelle 800)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 22

Objekt-Nr. (EGID): 379’791

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 40, Schönenwerd (Parzelle 875)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto: (Quelle: Google Maps)

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

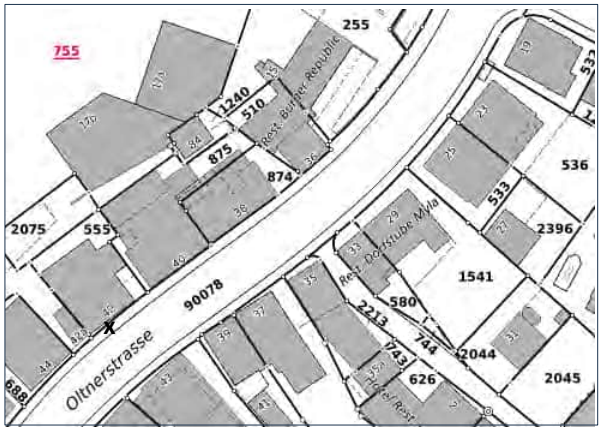
Erleichterungsantrag Nr. 23

Objekt-Nr. (EGID): 379’790

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 42, Schönenwerd (Parzelle 555)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 24

Objekt-Nr. (EGID): 379’804

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 43, Schönenwerd (Parzelle 956)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 25

Objekt-Nr. (EGID): 379’789

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 44, Schönenwerd (Parzelle 688)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

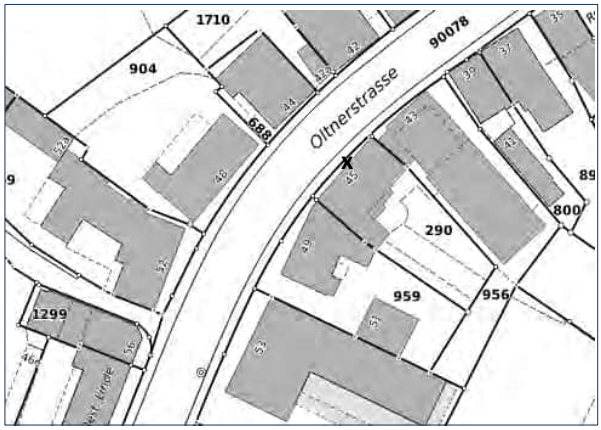
Erleichterungsantrag Nr. 26

Objekt-Nr. (EGID): 379’805

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 45, Schönenwerd (Parzelle 290)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 27

Objekt-Nr. (EGID): 379’788

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 48, Schönenwerd (Parzelle 904)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

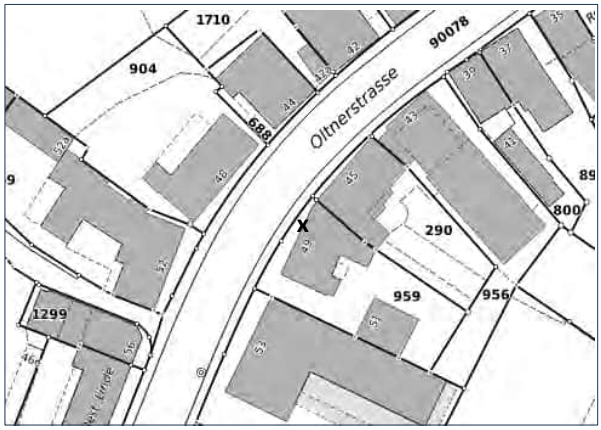
Erleichterungsantrag Nr. 28

Objekt-Nr. (EGID): 379’806

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 49, Schönenwerd (Parzelle 959)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	67	59

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

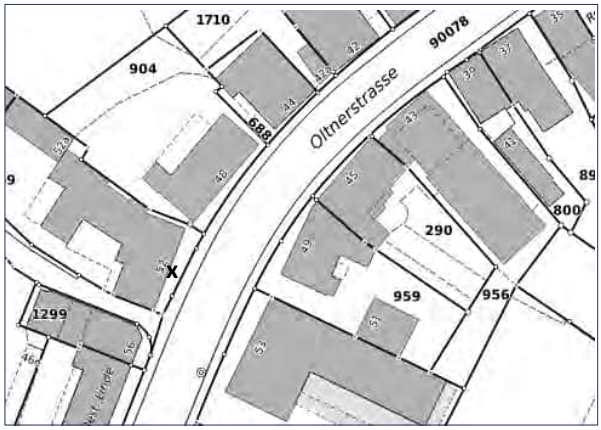
Erleichterungsantrag Nr. 29

Objekt-Nr. (EGID): 379’787

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 52, Schönenwerd (Parzelle 259)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 30

Objekt-Nr. (EGID): 301'079'2

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 53, Schönenwerd (Parzelle 289)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 31

Objekt-Nr. (EGID): 379’669

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 56, Schönenwerd (Parzelle 1299)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 32

Objekt-Nr. (EGID): 379’668

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 58, Schönenwerd (Parzelle 260)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 33

Objekt-Nr. (EGID): 379’807

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Oltnerstrasse 63, Schönenwerd (Parzelle 288)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	68	60

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist am Tag und in der Nacht überschritten. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Realisierte Schallschutzmassnahme:
- Einbau Schallschutzfenster bei Erstsanierung im Zeitraum 2000 - 2005

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Strasse kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

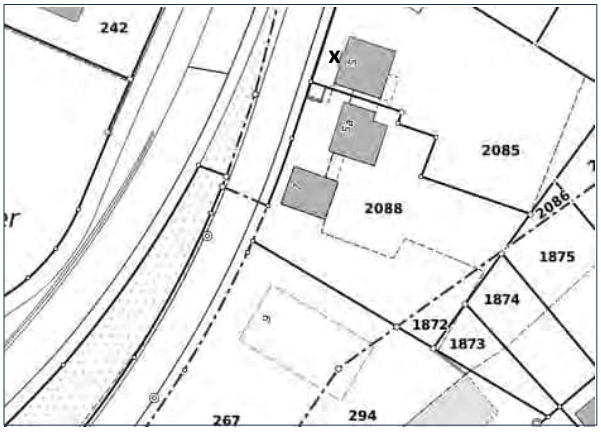
Erleichterungsantrag Nr. 34

Objekt-Nr. (EGID): 379’665

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Köllikerstrasse 5, Schönenwerd (Parzelle 2085)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	56

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Einleitende Bemerkung:
Das Gebäude wird sowohl vom Lärm der Oltnerstrasse (Kantonsstrasse), als auch vom Lärm der Köllikerstrasse (Gemeindestrasse) beeinträchtigt. Im Bereich des Gebäudes Köllikerstrasse 5 befindet sich die Oltnerstrasse bereits auf Boden der Gemeinde Gretzenbach, während sich die Köllikerstrasse noch auf Boden der Gemeinde Schönenwerd befindet.

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Die Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT und die Gemeinde) sind somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig auf der Oltnerstrasse im Bereich des Projekts Sanierung Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd.

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Aufgrund des geringen Abstands des Gebäudes zur Köllikerstrasse sowie der Zufahrt zu Gebäude Köllikerstrasse 5a (Konflikt mit Sichtweiten) kann keine wirksame Lärmschutzwand erstellt werden.

Begründung Erleichterungsantrag:
Im unmittelbaren Bereich des Gebäudes Köllikerstrasse 5 sind keine Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Die geprüften Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 35

Parzellennummer: 443 (unbebaute Parzelle)

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Unbebaute Parzelle 443	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	58

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beschrieb:
Die Parzelle befindet sich an der Ecke Oltnerstrasse / Weidengasse. Sie ist überwiegend befestigt (geteert) und wird als Parkplatz genutzt. Ebenfalls zur Parzelle gehört der schmale Streifen entlang der Oltnerstrasse, in welchem sich ein Brunnen und eine öffentliche Parkbank befindet.

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert auf Baulinie ist am Tag und in der Nacht überschritten. Es findet derzeit aber keine lärmempfindliche Nutzung statt. Im Sinne der Vorsorge (d.h. unter Berücksichtigung einer möglichen späteren Wohnnutzung) beantragt der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) dennoch eine Sanierungserleichterung.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Die Erschliessungsituation einer möglichen künftigen Bebauung steht nicht fest.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt auf Baulinie und unter Annahme einer künftigen Wohnnutzung noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

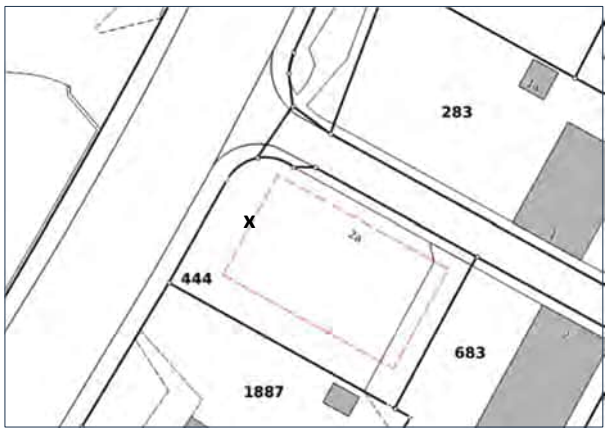
Erleichterungsantrag Nr. 36

Parzellennummer: 444 (unbebaute Parzelle)

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Unbebaute Parzelle 444 (künftig Oltnerstr. 2a)	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	65	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)



Beschrieb:
Die Parzelle befindet sich an der Ecke Oltnerstrasse / Quartierstrasse. Sie wird aktuell nicht genutzt. Es ist ein Baugespann ausgesteckt und der künftige Gebäudegrundriss ist im Geoportal des Kantons Solothurn eingetragen.

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert ist in der Nacht überschritten. Es findet derzeit aber keine lärmempfindliche Nutzung statt. Der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) ist somit sanierungspflichtig.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Die Erstellung einer wirksamen Lärmschutzwand ist aufgrund der Einmündung der Quartierstrasse, sowie aufgrund des geringen Abstands des künftigen Gebäudes nicht möglich.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.

Erleichterungsantrag Nr. 37

Parzellennummer: 1833 (unbebaute Parzelle)

		Tag [dBA]	Nacht [dBA]
Unbebaute Parzelle 1833	Immissionsgrenzwert (IGW):	65	55
Empfindlichkeitsstufe (ES): III	Beurteilungspegel 2044:	66	57

Foto:

Situation: (Quelle: Geoportal Kt. SO)

Beschrieb:
Die Parzelle befindet sich in der Nähe der Vezweigung Oltnerstrasse / Köllikerstrasse und wird von diesen beiden Strassen Lärm-beeinflusst. Sie ist schmal und mit einer Hecke bestockt. Eine Bebauung nur auf dieser Parzelle alleine ist kaum möglich.

Beurteilung:
Der Immissionsgrenzwert auf Baulinie ist am Tag und in der Nacht überschritten. Es findet derzeit aber keine lärmempfindliche Nutzung statt. Im Sinne der Vorsorge (d.h. unter Berücksichtigung einer möglichen späteren Wohnnutzung) beantragt der Strasseneigentümer (Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau AVT) dennoch eine Sanierungserleichterung.

Vorgesehene Lärmschutzmassnahme:
- Lärmmindernder Belag Typ SDA 4-12 oder akustisch gleichwertig auf der Oltnerstrasse

Nicht realisierbare Massnahmen:
- Temporeduktion:
  Das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist nicht verhältnismässig.
- Lärmschutzwand:
  Die Erstellung einer wirksamen Lärmschutzwand ist aufgrund der Einmündung der Quartierstrasse, sowie aufgrund des geringen Abstands des künftigen Gebäudes nicht möglich.

Begründung Erleichterungsantrag:
Trotz des lärmmindernden Belags, welcher im Rahmen des Projekts Zentrumsdurchfahrt auf der Oltnerstrasse eingebaut wird, verbleibt künftig noch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Weitere Massnahmen sind aus den oben erwähnten Gründen nicht realisierbar. Deshalb wird Erleichterung nach Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beantragt.