

# **SO\_GERICHTE VWBES.2017.139 vom 12. Juli 2017**

SO Obergericht, 2017-07-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2017.139](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2017.139)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2017.139 du 12 juillet 2017

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2017.139 del 12 luglio 2017

## **Erwägungen**

### **E. 1**

An der südlichen Grenze von Solothurn wird ein neues Akutspital gebaut. Es ist vorgesehen, den zugehörigen Teilzonen- und Gestaltungsplan «Bürgerspital», beschlossen am 18. Juni 2013 mit RRB Nr. 2013/1124, abzuändern: Der Helikopterlandeplatz soll vom Dach des neuen Bettenhochhauses südlich in die Wiese verlegt werden. Mit Beschluss Nr. 2017/620 vom 4. April 2017 genehmigte der Regierungsrat die Planänderung und wies u.a. die Einsprache der A. \_\_\_ ab.

### **E. 3**

A. \_\_\_ liess als südlich benachbarte Grundeigentümerin Verwaltungsgerichtsbeschwerde erheben. Der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben. Eventuell sei der Kanton zu verpflichten, Mehrkosten, die nun für die Überbauung «Schöngrün» erwachsen, samt einem Minderwert des Grundstücks zu entschädigen. Es handle sich um eine neue Anlage und nicht um eine Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage. Das Bundesgericht habe die Verschiebung einer Gartenwirtschaft als neue Anlage behandelt (Urteil 1A.282/2000). Der Helikopterlandeplatz werde zu dem Land hin verschoben, das die Beschwerdeführerin vom Kanton gekauft habe. Die Lärmimmissionen dürften die Planungswerte nicht übersteigen. Für das Areal «Schöngrün» bestehe ein rechtskräftiger Gestaltungsplan. In den Lärmprognosen habe man die Hanglage und die Schallreflexionen nicht berücksichtigt. Beim Gebäude A sei von erhöhten Lärmimmissionen auszugehen. Es gebe keine Vorschläge zur Begrenzung der Immissionen. So könnte man die Flugschneise der Helikopter verbindlich festlegen. Die Vermietung von Wohnungen werde erschwert sein. Mit der Verlegung des Landeplatzes werde die Überbauung vermutlich nicht mehr so realisiert werden können wie geplant. Man werde zum Beispiel Lärmschutzfenster vorsehen müssen. Mehrkosten für Schalldämmung müssten ersetzt werden. Der Kanton habe vor dem Verkauf des Landes nicht informiert. Es bestünden keine Prognosen, wie sich die Zahl der Flüge verändern werde.

#### **E. 3.1**

Nach Art. 11 Abs. 2 Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung). Gemäss Art. 11 Abs. 3 USG werden die Emissionsbegrenzungen verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (verschärfte Emissionsbegrenzung). Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 USG). Diese sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art.

15 USG). Neue ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG). Diese liegen unter dem Immissionsgrenzwert (Art. 23 USG).

### **E. 3.2**

Fraglich ist zunächst, ob der Helikopterlandeplatz für sich allein zu beurteilen ist oder das Bürgerspital Solothurn in seiner Gesamtheit. Der Begriff der Anlage wird in Art. 7 Abs. 7 USG definiert und in zahlreichen Bestimmungen des Umweltrechts vorausgesetzt. Darunter kann - je nach Regelungszusammenhang - eine Einzelanlage, eine Gesamtanlage oder eine räumlich und funktional zusammenhängende Mehrzahl von Anlagen zu verstehen sein (vgl. Alain Griffel/Heribert Rausch, Kommentar zum USG, Ergänzungsband zur 2. Aufl. 2011, N. 24 zu Art. 7 USG). Art. 8 USG und das darin zugrundeliegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise verlangen - insbesondere für den Bereich der Emissionsbegrenzung - eine gesamthafte Beurteilung aller Anlagen, die aufgrund ihres räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhangs als Gesamtanlage erscheinen (BGE 142 II 20 E. 3.1 S. 25 mit zahlreichen Hinweisen). Mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts dürfte es sich beim Bürgerspital Solothurn als Gesamtes, mit all seinen Gebäuden, der Notfallstation und dem Helikopterlandeplatz, umeine ortsfeste Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 2 USG und Art. 2 Abs. 1 Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) handeln, bei deren Betrieb unvermeidlich Lärmemissionen verursacht werden.

### **E. 3.3**

Als Stichtag für die Abgrenzung von Alt- und Neuanlagen gilt grundsätzlich das Inkrafttreten des USG am 1. Januar 1985 (vgl. BGE 123 II 325 E. 4c/cc S. 330 ff.; Robert Wolf, Kommentar USG, Zürich 2000, N. 42 zu Art. 25). Alle nach dem 1. Januar 1985 bewilligten und erstellten Anlagen gelten als neu, auch wenn viele Jahre später über eine Änderung zu befinden ist. Die Bezeichnung einer Anlage als «neu» oder «bestehend» hat auch keinen Bezug zum Zustand der Anlage im Zeitpunkt des aktuellen Bewilligungsverfahrens (Wolf, a.a.O., N. 39 zu Art. 25). Das Bürgerspital mit dem Helikopterlandeplatz bestand, wie in E. 2.1 und 2.2 gezeigt, schon lange vor 1985, so dass es sich vorliegend um eine bestehende Anlage i.S.v. Art. 8 LSV handelt.

### **E. 4**

Das Bau- und Justizdepartement beantragte in seiner Vernehmlassung 23. Juni 2017 namens des Regierungsrats, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

#### **II.**

1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12 i.V.m. § 5 des Planungs- und Baugesetzes, PBG, BGS 711.1). Die Beschwerdeführerin ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten.

2.1 Am 22. Mai des Jahres 1418 richtete Papst Martin V. eine Bulle an Heinrich Ner, Abt von Bellelay. Dies führte zur Gründung des Bürgerspitals:

«Wir, die wir des Gottesdienstes und der Liebeswerke Förderung in unseren Tagen von ganzem Herzen anstreben, sind daher geneigt, in Anbetracht des frommen Geistes von

Schultheiss, Rat und Bürgerschaft, deren Bitten zu entsprechen und beauftragen durch apostolisches Schreiben Deine Klugheit, dass Du nach Anhörung des Rektors der Pfarrkirche und anderer, die noch einzuberufen sind und nach vorheriger Festsetzung einer hinreichenden Dotierung von Kapelle und Kaplanei, dem genannten Schultheissen, den Räten und der Bürgerschaft Kraft unserer apostolischen Vollmacht die Bewilligung erteilest, einen solchen Spital und eine Kapelle mit Glockenturm und Glocke, mit Häusern und Arbeitsräumen, an irgend einem, jedoch immerhin passenden und schicklichen Platze der Stadt zu gründen (...)» (zitiert nach Kaelin / Schwendimann / Schubiger / Lechner: Der Bürgerspital Solothurn 1418 ■ 1930, Solothurn 1930, S. 23 f.).

2.2 Das Spital wurde dann 1930 von der Vorstadt auf den Hügel verlegt und wuchs stetig. Seit 1974 verfügte es über einen Helikopterlandeplatz (Bericht der Bächtold und Moor AG, FN 2, S. 5). Dieser war nicht weit vom heute nun neu geplanten Standort entfernt, musste indessen dem Neubau weichen. Es wurde ein Provisorium im Norden des Spitalareals beim Haus 9 (das Haus mit dem Glockenturm und integrierter Kirche), westlich des Parkplatzes, in Betrieb genommen. Im Rahmen des Neubauprojekts wurde der Landeplatz auf dem Dach des neuen Bettenhochhauses geplant (RRB Nr. 2013/1124 vom 18. Juni 2013).

Nun ergab sich ■ erstaunlicherweise erst nach der Plangenehmigung und Erteilung der Baubewilligung (dazu sogleich) ■, dass der Transportweg vom Dach zur Notfallstation (und umgekehrt) aufwändig und zeitlich nicht optimal ist: Auf dem Weg vom Helikopterlandedeck bis zur Notfallstation müssten zwei separate Liftanlagen benutzt werden (vom Fuss des ersten Lifts zum Eingang des zweiten wären zudem 36 m zurückzulegen), bevor der Patient, im Erdgeschoss angekommen, weitere 74 m bis zum Schockraum geschoben werden müsste. Deshalb soll der Landeplatz nun ebenerdig direkt bei der Notfallstation angelegt werden, um die Verlegungszeiten massgeblich zu verkürzen (so sinngemäss die Stellungnahme des Spitaldirektors vom 21. Juli 2016, inkl. Plan).

2.3 Was den in Art. 21 RPG verankerten Grundsatz der Planbeständigkeit anbelangt, ist das Vorgehen der Bau- und der Planungsbehörde doch zu kritisieren, selbst wenn das Bundesgericht im Urteil 1C\_903/2013 vom 10. August 2015 in E. 3.4 festgehalten hat, die Planbeständigkeit nach Art. 21 Abs. 2 RPG beziehe sich nur auf allgemeine Festlegungen in Zonenplan und ■reglement, wohingegen Abweichungen in einem Sondernutzungsplan in gewissem Umfang möglich blieben, soweit das Gesetz solche zulasse. Verständlich ist zwar, dass der ursprünglich geplante Transportweg zwischen Notfallstation und Landplatz über zwei verschiedene Lifte unnötig kompliziert ist. Es erstaunt indes sehr, dass dies nicht bereits bei der umfangreichen Planung und insbesondere der späteren Genehmigung aufgefallen ist, zumal das Notfallszenario doch ein wesentliches Kriterium bei einer Spitalplanung darstellt. In eine solche Abklärung sind verschiedene Personen involviert, weshalb umso unverständlicher ist, dass die Untauglichkeit der ersten Lösung nicht früher erkannt wurde. Grundsätzlich ist als Voraussetzung für eine Planänderung notwendig, dass sich die Verhältnisse seit dem Planerlass erheblich verändert haben. Waren die Verhältnisse bei der früheren Planfestsetzung bereits bekannt, steht dies einer Planänderung nach kurzer Zeit entgegen (vgl. Bernhard Waldmann / Peter Hänni, Handkommentar zum RPG, Bern 2006, N 16 zu Art. 21). Allerdings ■ und dies kommt der Bauherrschaft vorliegend zusätzlich zugute ■ hat das Bundesgericht im Urteil 1A.167/2002 (Biberist betreffend) vom 14. Januar 2003 E. 3.7.1 erkannt, neben den erheblich veränderten Verhältnissen komme als Anpassungsgrund nach drei Jahren auch die Entdeckung eines schwerwiegenden Fehlers in der Nutzungsplanung in Frage. Insofern rechtfertigt sich die Planänderung nach gerade

einmal vier Jahren.

3. Die Beschwerdeführerin moniert sinngemäss, mit der Verschiebung des Landplatzes vom Dach in die unmittelbare Nähe ihres Areals gehe eine unzulässige Lärmsteigerung einher. Es fragt sich, wie die Situation lärmrechtlich zu beurteilen ist.

#### **E. 4.1**

Sodann fragt sich, ob die vorgesehene Verschiebung des Landplatzes eine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 8 Abs. 3 LSV darstellt oder ob sie einer gänzlichen Neuerstellung der Anlage gleichkommt. Art. 7 und 8 LSV enthalten keine klaren Abgrenzungskriterien für die Begriffe der neuen und der geänderten ortsfesten Anlagen. Die wesentlichen Änderungen (Art. 8 Abs. 3 LSV) sind nach zwei Richtungen abzugrenzen: Auf der einen Seite ist eine Änderung unter Lärmschutz-Gesichtspunkten dann nicht wesentlich, wenn die Gesamtanlage keine wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen erzeugt; auf der anderen Seite muss die wesentliche Änderung von denjenigen Sachverhalten abgegrenzt werden, die dazu führen, dass die Vorschriften für neue Anlagen zur Anwendung gelangen (Neuanlage, vollständige Zweckänderung, «übergewichtige Erweiterung»). Als neue ortsfeste Anlagen gelten auch alle Anlagen, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2 Abs. 2 LSV). Dies ist dann der Fall, wenn bestehende Anlagen in konstruktiver oder funktionaler Beziehung soweit verändert werden, dass das, was von der bisherigen Anlage weiterbesteht, von geringerer Bedeutung erscheint als der erneuerte Teil; für die Abgrenzung sind vor allem umweltrelevante Kriterien, im Speziellen solche des Lärmschutzes, massgebend (BGE 133 II 93, nicht publ. E. 2.2 von Urteil 1A.195/2006 und 1A.201/2006 vom 17. Juli 2007; BGE 125 II 643 E. 17a S. 670; 123 II 325 E. 4c/aa S. 329; 116 Ib 435 E. 5d/bb S. 443 f.; 115 Ib 456 E. 5a S. 466).

Gemeinsam ist Art. 7 und 8 LSV die Wiederholung des in Art. 11 Abs. 2 USG konkretisierten, primär geltenden Vorsorgeprinzips (Art. 7 Abs. 1 lit. a und 8 Abs. 1 LSV). Unterschiedlich behandelt werden die beiden Fälle bezüglich der einzuhaltenden Belastungsgrenzwerte. Während Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV für neue ortsfeste Anlagen in Übereinstimmung mit Art. 25 Abs. 1 USG die Einhaltung der Planungswerte vorschreibt, müssen bei wesentlich geänderten Anlagen gemäss Art.

#### **E. 4.2**

Der Bericht der Planteam GHS AG vom 27. April 2016 vergleicht den alten Helikopterlandeplatz (von 1974) mit dem nun neu geplanten (auf der Wiese vor der Notfallstation). Es handle sich bei einer Verlegung um ca. 70 m (gegen Süden) um eine nicht wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage. Nach Art. 8 Abs. 1 LSV müssten die Lärmimmissionen soweit begrenzt werden als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei. Mit der Festlegung des Landplatzes am funktional geeignetsten Standort seien die möglichen Massnahmen bereits ausgeschöpft. Weitere bauliche oder betriebliche Massnahmen seien im vorliegenden Fall nicht möglich. Indes lässt sich die Auffassung, es handle sich bei der Landeplatzverlegung um keine wesentliche Änderung, nicht überzeugend vertreten.

#### **E. 4.3**

Der auf Ersuchen der Einsprecher im vorinstanzlichen Verfahren eingeholte «Bericht zur Lärmberechnung» der Bächtold und Moor AG vom 30. August 2016 vergleicht den geplanten Standort auf dem Dach des Neubaus mit dem nun neu geplanten Standort auf der

Wiese vor der Notfallstation, zu Recht davon ausgehend, es handle sich bei der Verschiebung um eine wesentliche Änderung, so dass die Immissionsgrenzwerte einzuhalten seien. Diese seien (bei der künftigen Liegenschaft der Beschwerdeführerin) sowohl beim Dachlandeplatz wie auch beim neu vorgesehenen am Boden eingehalten, selbst wenn man von 50 Flügen (100 Flugbewegungen) pro Jahr ausgehe. Die Berichtersteller legten ihren Berechnungen damit grössere Flugbewegungen zugrunde, als die letzten Jahre ausgewiesen wurden: Für die Jahre 2009 bis 2015 ergab sich nämlich ein Durchschnittswert von 35 Landungen pro Jahr (also 70 Flugbewegungen). Im Spitzenjahr 2014 verzeichnete die REGA 46 Landungen. Das kantonale Amt für Umwelt erachtete diese Überlegungen und die daraus resultierenden Berechnungen als korrekt.

#### **E. 4.4**

Demgegenüber ist die Beschwerdeführerin der Auffassung, es handle sich um eine neue Anlage, welche die Planungswerte einhalten müsse. Wie es sich damit letztendlich verhält, mag mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen offen bleiben.

5.1 Anhang 5 LSV handelt von den Belastungsgrenzwerten für den Lärm ziviler Flugplätze. Dass es sich beim Helikopterlandeplatz des Spitals nicht um einen herkömmlichen zivilen Flugplatz handelt, liegt auf der Hand. Nach Ziffer 32 wären zum Beispiel zuerst die sechs verkehrsreichsten Monate zu ermitteln. Schon dies ist hier unmöglich. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfiehlt sodann drei Programme für die Fluglärm Berechnung in der Schweiz, u.a. das Programm IMMPAC 3.3, das die Bächtold und Moor AG angewandt hat. Nach der EMPA müssen alle Programme eine standardisierte Testumgebung aufweisen (Swiss Aircraft Noise Calculation Test Environment, SANC-TE). Die Programme können für Grossflughäfen und Regionalflugplätze verwendet werden. Der Anhang 5 der LSV und die Berechnungsprogramme sind ungeeignet, die vorliegende Situation zu beurteilen. Auch der Leitfaden «Fluglärm» des BAFU bezieht sich nur auf zivile und militärische Flugplätze (S. 11). Selbst der Bericht der Bächtold und Moor AG schliesst denn, es gebe keine Grenzwerte für die Lärmbeurteilung von Aussenlandstellen für Rettungsflüge. Deshalb sei Anhang 5 der LSV analog beigezogen worden.

5.2 Die Aussenlandeverordnung (AuLaV, SR 748.123.3) sagt in Art 2 Abs. 4, sie sei für Landstellen bei Spitälern und andere Landstellen zur Hilfeleistung nicht anwendbar. Art. 38 AuLaV besagt, Aussenlandungen für Hilfs-, Rettungs- und Suchflüge zum Zweck der Hilfe bei Unfällen oder Not seien ohne zeitliche und räumliche Einschränkungen zulässig und bedürften keiner Bewilligung. Bleibt Art. 56 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 746.13.1), wonach Landstellen bei Spitälern sowie andere Landstellen, die ausschliesslich zur Hilfeleistung dienen, namentlich für Rettung und Bergung, ohne Bewilligung des Bundesamtes angelegt und benützt werden können.

5.3 Es ergibt sich somit, dass direkt nach Art. 15 USG und Art. 40 LSV zu beurteilen ist, ob der Landeplatz geeignet ist, die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich zu stören.

6.1 Wie sich der E-Mail vom 14. Juni 2016 von Roger Studer (Helikopterpilot der Rega) entnehmen lässt, wurde der Helikopterlandeplatz des Spitals in den Jahren 2009 bis 2015 pro Jahr durchschnittlich 35 Mal angefliegen. Am wenigsten Flüge gab es im Jahr 2012 (21), am meisten im Jahr 2014 (46). Es ist keine steigende Tendenz auszumachen. Der Median liegt bei 38 Flügen pro Jahr. Ungefähr 10% der Flüge finden in der Nacht statt. Wenn oft tagelang kein Helikopter kommt, kann es kaum sinnvoll sein, auf Mittelungspegel abzustellen.

6.2 Es ist nicht täglich, ja nicht einmal wöchentlich mit einem Flug zu rechnen. Die An- und Abflugschneise befindet sich nicht über dem Areal der Beschwerdeführerin (vgl. die Pläne 2H-2110P02 im Massstab 1:1000 der Emch + Berger AG vom 25. August 2016). Der Landeplatz grenzt nicht an das Grundstück der Beschwerdeführerin. Der Abstand zwischen dem Landeplatz und dem exponiertesten Gebäude des Baufelds A des Gestaltungsplans «Schöngrün» beträgt ca. 46 m. Dazwischen liegen ein (noch zu pflanzendes) Kleingehölz und der geplante Spielplatz. Die grösste denkbare Störung in der künftigen Überbauung «Schöngrün» besteht darin, ca. fünfmal pro Jahr nachts von einem Rettungshelikopter geweckt zu werden. Dies ist zumutbar. Diese Störung wird noch minimiert werden können, indem man im westlichsten Wohngebäude des Baufelds A die Schlafzimmer nicht gegen Norden ausrichtet. Aus dem bisherigen Betrieb sind keine Klagen von Anwohnern aktenkundig. Grundeigentümer sind als Nachbarn öffentlicher Werke in gewisser Masse sozialpflichtig. Als Anwohner eines Spitals ist der Verkehr von Ambulanzen und Rettungshelikoptern hinzunehmen.

7. Soweit die Beschwerdeführerin Geld fordert (Entschädigung des Minderwerts des gekauften Grundstücks, Mehraufwand bei der künftigen Überbauung), ist sie auf den Klageweg zu verweisen. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, sie ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang hat die Beschwerdeführerin die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen, die einschliesslich der Entscheidegebühr auf CHF 1■500.00 festzusetzen sind.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.
2. Die Beschwerdeführerin hat die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 1■500.00 zu bezahlen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Der Gerichtsschreiber

Scherrer Reber

Schaad

## E. 8

Abs. 2 LSV die Lärmimmissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (BGE 115 Ib 446 E. 5a S. 466).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.