

# SO\_GERICHTE VWBES.2025.272 vom 1. Oktober 2025

SO Obergericht, 2025-10-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2025.272](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2025.272)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2025.272 du 1 octobre 2025

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2025.272 del 1 ottobre 2025

## Erwägungen

### E. 1

Nach Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) müssen Strassenzüge, die durch den Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat ein Lärmsanierungsprojekt für die Bachstrasse, den Kirchrain und die Allerheiligenstrasse in der Gemeinde Hägendorf ausarbeiten lassen. Das Amt für Umwelt (AfU) und das Amt für Raumplanung (ARP) haben dem Projekt im Sommer 2018 zugestimmt.

### E. 1.2

Unter anderem erhob der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Einsprache. Er stellte folgende Anträge:

### E. 1.3

Zur Einsprache des VCS stellte der Regierungsrat namentlich folgende Erwägungen an:

Nach Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) werde die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften sei mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG könne die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde herab- oder heraufgesetzt werden. Gemäss Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) könne die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn:

Im Grundsatz seien Tempo-30-Zonen nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Hauptverkehrsstrassen würden die Aufnahme des Verkehrs bezwecken. Sie seien Ortsverbindungsstrassen oder Strassen, welche grössere Ortsgebiete miteinander verbinden. Gleichzeitig handle es sich um verkehrsorientierte Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt seien (Art. 1 Abs. 9 SSV). Der Grossteil des Verkehrs solle darauf gebündelt werden. Dazu bedürfe es eines leistungsstarken und attraktiven Hauptverkehrsstrassennetzes. Es solle vermieden werden, dass sich Schleichverkehr durch Wohngebiete bilde.

Die Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 seien im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes geprüft worden. Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C\_74/2012 Alpnachstad reiche auch eine Grobanalyse für die Feststellung aus, ob eine Prüfung einer Temporeduktion weiter zu verfolgen sei. Zudem habe auch das Verwaltungsgericht (VWBES.2017.98) die vom Kanton Solothurn verwendete

Vollzugshilfe «Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten» als grundsätzlich geeignetes Mittel für die Abwägung der Notwendigkeit eines Gutachtens erachtet.

Das Erscheinungsbild der Strasse müsse mit der signalisierten Geschwindigkeit übereinstimmen. Das Prinzip der «selbsterklärenden» Strasse besage, dass sich das Erscheinungsbild der Tempo-30-Strassen von den zuführenden Tempo-50-Strassen deutlich unterscheiden müsse. Eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit könne nur erreicht werden, wenn der verkehrsorientiert wirkende Strassenraum umgestaltet werde. Weiter könne das übergeordnete Netz nur dann in Tempo-30-Zonen einbezogen werden, wenn die zuführenden Strassen des untergeordneten Netzes ebenfalls zu Tempo-30-Zonen gehören würden. An der kommunalen Urnenabstimmung vom März 2018 zu einer Tempo-30-Zone hätten sich die Einwohner von Hägendorf deutlich dagegen ausgesprochen, eine Tempo-30-Zone auf den Gemeindestrassen einzuführen.

Beim besagten Abschnitt handle es sich um eine lokale Verbindungsstrasse des übergeordneten Kantonsstrassennetzes. Die Strasse werde im Bereich der Verzweigung Bachstrasse/Eigasse in Bezug auf die Verkehrssicherheit verbessert. Damit sei die Forderung nach Art. 108 Abs. 2 lit. a und lit. b SSV erfüllt. Zur Verkehrssicherheit und zum Verkehrsablauf ergebe sich, insbesondere mit der Verbesserung der Verzweigung Bachstrasse/Eigasse, kein Massnahmenbedarf. Der Abschnitt weise nach Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von ca. 4'500 Fahrten pro Tag keine grosse Verkehrsbelastung auf.

Entlang des Kirchrains und der Bachstrasse sei der Einbau eines lärmindernden Belags (Typ SDA 4-12) vorgesehen. Die Lärmsituation werde mit dem geplanten Einbau des lärmindernden Belages deutlich verbessert. Unter Berücksichtigung des geplanten Belagsersatzes könne die Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Anwohner durch die zusätzliche Einführung von Tempo 30 nicht signifikant reduziert werden. Im Bereich der Bachstrasse sei davon auszugehen, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit aufgrund der örtlichen Begebenheiten (Kreisel Bachstrasse und Knoten Eigasse, Fahrbahnhof Bus, Fussgängerquerung) bereits heute tiefer als die signalisierte Geschwindigkeit sei. Mit einer Signalisation Tempo 30 würde die effektiv gefahrene Geschwindigkeit nur marginal gesenkt und bezüglich Lärmwirkung würde sich entsprechend kaum eine wahrnehmbare Abnahme der Lärmbelastung einstellen.

Im Abschnitt Kirchrain und Bachstrasse seien keine verkehrlichen Defizite vorhanden, und für die Verkehrssicherheit seien keine weiteren Massnahmen notwendig. Zudem könne der Abschnitt nicht in eine kommunale Tempo-30-Zone integriert werden. Wenn auf Gemeindestrassen Tempo 50, auf der Hauptverkehrsstrasse jedoch nur Tempo 30 zulässig sei, verschiebe sich der Verkehr auf die Gemeindestrassen, die dafür nicht konzipiert seien. Eine Einführung von Tempo 30 entleere die Hauptverkehrsstrasse ihres Zwecks, den Verkehr aufzunehmen. Unter Berücksichtigung des Belagsersatzes könne die Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Anwohner durch die zusätzliche Einführung von Tempo 30 nicht signifikant reduziert werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sei eine Temporeduktion nicht erforderlich. Selbst bei einer wahrnehmbaren Lärminderung stehe die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nicht im Verhältnis zur Aufgabe der Hauptverkehrsstrasse. Eine Temporeduktion sei unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit weder zweck- noch verhältnismässig.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfehle den Vollzugsbehörden ein dem Stand des Wissens geeignetes Berechnungsverfahren. Das heute gängige Berechnungsverfahren StL-86+ basiere auf dem Stand der Erkenntnis der 80er Jahre, sei jedoch nicht für Geschwindigkeiten unter 50 km/h entwickelt worden. Das neue Modell sonROAD18 erlaube Emissionsberechnungen bereits ab einem Geschwindigkeitsniveau von 20 km/h und stelle den aktuellen Stand des Wissens und der Technik dar. Das neue Berechnungsmodell sonROAD18, werde seit dem 1. Juli 2023 zur Anwendung empfohlen. Nach dem BAFU könne auf eine Neubeurteilung verzichtet werden, sofern mit den Projekten vor diesem Stichdatum begonnen worden sei.

Umfangreiche Test- und Vergleichsrechnungen würden zeigen, dass das Berechnungsmodell sonROAD18 im Innerortsbereich geringfügig leisere Emissionspegel und in Steigungen wahrnehmbar leisere Emissionspegel als StL86+ prognostiziere. Die im Lärmsanierungsprojekt ausgewiesenen Beurteilungspegel seien somit auf der sicheren Seite, mithin tendenziell zu hoch.

Entlang des Kirchrains und der Bachstrasse sei der Einbau eines lärmindernden Belags Typ (SDA 4-12) vorgesehen. Die Lärmwirkung einer Temporeduktion sei bei lärmindernden Belägen im Vergleich zu konventionellen Belägen kleiner. Da eine Temporeduktion zu einer Minderung des Rollgeräuschs führe, werde bei lärmarmen Belägen - welche über einen tieferen Rollgeräuschanteil als konventionelle Belägen verfügen - eine entsprechend geringere Lärmwirkung erziele.

Im Rahmen einer Forschungsarbeit sei mit gezielten Lärmmessungen unter Echtbedingungen untersucht worden, welche Parameter die Wirkung der kombinierten Lärmschutzmassnahmen Tempo 30 und lärmindernde Beläge beeinflussen und wie gross diese seien: Gemäss Forschungsbericht (Wirkung kombinierter Lärmschutzmassnahmen: Tempo 30 und lärmarme Strassenbeläge Forschungsprojekt; Grolimund + Partner, 10. Mai 2022 im Auftrag des BAFU auf einem Belag Typ SDA 4-12 (Annahme Endwirkung -3 dB) sei für eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h eine Lärmwirkung von -2.2 dB zu erwarten. Unmittelbar nach dem Einbau und in den ersten Jahren unter Berücksichtigung der effektiven Belagswirkung von -6 bis -8 dB, dürfte die Lärmwirkung (der Temporeduktion) aufgrund der verminderten Rollgeräusche noch tiefer sein.

Der Einbau des vorgesehenen Belagstyps SDA 4-12 zeige auch mit dem neuen Berechnungsmodell etwa eine gleiche Wirkung, wie mit dem Modell StL-86+ prognostiziert. Eine Neuberechnung mittels sonROAD18 erübrige sich somit und führe zu keinen neuen Erkenntnissen.

#### **E. 1.4**

Der Regierungsrat beschloss nun am 4. September 2023 mit RRB Nr. 2023/1414 Folgendes:( )

3.2 Die Einsprachen des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Solothurn, wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. ( )

3.4 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Bachstrasse, Kirchrain und Allerheiligenstrasse in Hägendorf, vom Ingenieurbüro BSB + Partner Ingenieure und Planer AG, Biberist, vom 9. August 2022, wird genehmigt.

3.5 Als Massnahme an der Quelle sind folgende Belagssanierungen vorgesehen:

3.6 Bei 30 Liegenschaften und 3 unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften und Parzellen:

3.7 Bei keiner Liegenschaft wird der Alarmwert erreicht oder überschritten. Somit sind bei keiner Liegenschaft Schallschutzmassnahmen am Gebäude anzuordnen. ( )

## **E. 2**

Dagegen liess der VCS Verwaltungsgerichtsbeschwerde erheben. Die Hauptanträge lauteten zusammengefasst, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben, und auf der Allerheiligenstrasse, dem Kirchrain und der Bachstrasse ab der Einmündung der Eigasse sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabzusetzen. Soweit zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich, seien geeignete flankierende Massnahmen anzuordnen. Soweit die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten seien, sei der Einbau eines lärmindernden Strassenbelags anzuordnen. Für alle Strassenabschnitte sei das Lärminderungspotenzial abzuklären und darzustellen. Die Beschwerde wurde namentlich wie folgt begründet:

### **E. 2.2**

Die Strassen seien sanierungspflichtig. Ohne Massnahmen sei zu erwarten, dass im Jahr 2038 42 Liegenschaften von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen wären. Der Regierungsrat ordne nur einen Teil der vorgeschlagenen Massnahmen an. Das verwendete Rechnungsmodell sei veraltet und für Tempi unter 50 km/h ungeeignet. Das Pegelminderungspotenzial einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h werde durch das Model Stl-86+ deutlich unterschätzt, denn das dominierende Geräusch verschiebe sich vom Antriebsgeräusch zum Rollgeräusch. Das BAFU habe aufgezeigt, dass bei einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h für den Mittelungspegel eine Lärmverminderung von 3.5 dB(A) und für den Maximalpegel von 5.7 dB(A) resultieren würden. Die lauten Durchfahrten würden aus der Berechnung herausfallen. Es sei nicht allein auf den Mittelungspegel abzustellen. Das BAFU gehe von einer Reduktion des Beurteilungspegels nachts von 2 dB(A) aus. Nach Messungen werde der Maximalpegel deutlich stärker reduziert als der Mittelungspegel. Lärmspitzen würden für die Schlafqualität eine grosse Rolle spielen. Insbesondere würden bei einer Temporeduktion die kritischen Pegel oberhalb von 65 dB(A) seltener auftreten. Es sei eine deutliche Verbesserung der Schlafqualität zu erwarten. Das BAFU empfehle das Modell sonROAD18. Dieses Berechnungsmodell sei einzusetzen.

Die (noch) anwendbaren Immissionsgrenzwerte würden auf veralteten medizinischen Kenntnissen beruhen. Im Rahmen der sog. Sirene-Studie (Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure) sei belegt worden, dass gesundheits- und Mortalitätsrisiken sich bereits ab einer tiefen Schwelle von 30 dB(A) Leq verdoppeln würden. Die aktuell geltenden Grenzwerte böten keinen umfassenden Gesundheitsschutz. Sie seien generell viel zu hoch. Im Interesse des Gesundheitsschutzes sei alles daran zu setzen, wenigstens die aktuell geltenden IGW einzuhalten. Erleichterungen seien bloss ultima ratio. Massnahmen an der Quelle hätten Priorität. Bei Erleichterungen handle es sich um eine Ausnahmebestimmung. Die Erneuerung der Strassenbeläge und Tempo 30 stünden im Zentrum. Es sei unklar, ob der angefochtene Beschluss auf der Allerheiligenstrasse Tempo

30 einführe. Das Lärmsanierungsprojekt gehe jedenfalls davon aus. Es sei ein Gutachten einzuholen. Die kantonale Vollzugshilfe zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten enthalte unklare Fragen und gebe einen nicht begründbaren Beurteilungsspielraum. Das Lärminderungspotential der Temporeduktion betrage zwischen 4 und 5 dB(A). Das entspreche lärmässig einer Halbierung des Verkehrs. Das Lärminderungspotential von Tempo 30 liege auf einer Strasse ohne Neigung zwischen 4 und 5 dB(A). Wenn die Ausgangsgeschwindigkeit faktisch unter 50km/h liege, sei eine lärmreduzierende Wirkung von 3 dB(A) zu erwarten. Der Maximalpegel reduziere sich um 6 bis 8 dB(A). Es könne davon ausgegangen werden, dass sich die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten innert einem Jahr deutlich reduzieren würden (und das Tempolimit eingehalten werde). Es sei nicht erstellt, dass aufwändige und kostenintensive Eingriffe in den Strassenraum nötig wären. Allfällige visuelle Umgestaltungen könnten gleichzeitig mit der Belagssanierung umgesetzt werden. Es gehe nicht um die Einführung einer Tempo-30-Zone. Rechtlich sei eine Herabsetzung auf Tempo 30 möglich. Auf der Allerheiligenstrasse habe man Tempo 30 auch als zweck- und verhältnismässig beurteilt. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit reduziere die Kapazität einer Strasse nicht, sondern erhöhe sie. Der Verkehr werde verflüssigt. Die Einführung von Tempo 30 vermindere den Lärm um 4 dB(A). 3dB(A) entsprächen einer Halbierung des Verkehrs. Die Temporeduktion sei eine effektive und kostengünstige Massnahme. Für einen Teil der Allerheiligenstrasse und den gesamten Kirchrain fehle ein Gutachten. Es brauche keine erhebliche Lärmverminderung, um eine Temporeduktion anzuordnen.

Es sei verfehlt, Massnahmen nur anzuordnen, wenn sie die Einhaltung des Immissionsgrenzwerts gewährleisten. Eine Temporeduktion trage auch zur Verkehrssicherheit bei. Bei einer Kollision mit 30 km/h würden weniger als 6 % der Fussgänger sterben. Bei einer Kollision mit 50 km/h seien es jedoch schon 40 %. Der Verkehrssicherheit sei nach Art. 6a SVG angemessene Rechnung zu tragen. Im Projektperimeter handle es sich um eine belebte Gegend mit Restaurants, Läden und Praxen, sowie mit Einrichtungen für Kinder (Kinderheim, Kindergarten, Primarschulhaus und Mittagstisch). Es bestehe ein besonderes Interesse an einer höchstmöglichen Verkehrssicherheit. Auf allen Streckenabschnitten seien in den letzten Jahren zahlreiche Unfälle mit Leichtverletzten registriert worden. Namentlich auf der Bachstrasse habe es sich um Unfälle mit Fussgängern gehandelt. 2017 habe sich ein Unfall mit Todesfolge ereignet. Eine Temporeduktion trage auch zur Verminderung des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen bei, denn der Verkehr werde verflüssigt. Eine Reduktion des Maximalpegels schütze den ungestörten Schlaf. Dies werde vom Bundesgericht stark gewichtet.

Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb nur in einem Teil des Perimeters lärmarme Beläge eingebaut werden sollten. Zudem sei nur auf einem Bruchteil der stärker lärmämmende Belag SDA 4-12 vorgesehen. Es fehle eine Begründung dafür, warum Strassenabschnitte mit einem bestimmten Belag saniert werden sollten. Lärmarme Beläge seien für alle Streckenabschnitte nötig. Der Kanton gewähre begründungslos Erleichterungen, obwohl er nur einen Teil der Massnahmen ausschöpfe. Belagssanierungen seien nicht gleich nachhaltig wie Tempo 30. Der Einbau lärmarmen Beläge sei unverhältnismässig, wenn mit einer Temporeduktion auf 30 km/h die Immissionsgrenzwerte überall eingehalten werden könnten. Nichtsdestotrotz sei die Kombination von Temporeduktion und lärmarmem Belag zu prüfen.

### **E. 3**

Das Bau- und Justizdepartement beantragte, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Der Streitgegenstand dürfe nicht ausgeweitet werden. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Allerheiligenstrasse sei nicht zur Debatte gestanden. SonROAD18 werde (erst) seit dem 1. Juli 2023 zur Anwendung empfohlen. Das neue Berechnungsmodell weise im Innerortsbereich und in Steigungen leisere Emissionspegel auf als das angewandte Modell StL86+. Die angewandten Beurteilungspegel seien somit verlässlich.

Es gehe um lokale Verbindungsstrassen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes, um verkehrorientierte Strassen. Der Grossteil des Verkehrs solle darauf gebündelt werden. Ausweichverkehr durch Wohngebiete sei zu vermeiden. Auf dem untergeordneten Netz müsste erst ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden. Es komme einzig im Bereich des Schulhauses in Betracht, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 herabzusetzen. Dies wegen der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer.

### **E. 3.2**

Die Einsprachen des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Solothurn, wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. (...)

### **E. 3.4**

Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Bachstrasse, Kirchrain und Allerheiligenstrasse in Hägendorf, vom Ingenieurbüro BSB + Partner Ingenieure und Planer AG, Biberist, vom 9. August 2022, wird genehmigt.

### **E. 3.5**

Als Massnahme an der Quelle sind folgende Belagssanierungen vorgesehen: - Allerheiligenstrasse ab Westgrenze GB Hägendorf Nr. 1008 bis Südgrenze GB Hägendorf Nr. 597: Belagstyp SDA 8-12, Einbau 2025 bis 2027 - Kirchrain ab Südgrenze GB Hägendorf Nr. 597 bis Südgrenze GB Hägendorf - Nr. 1510: Belagstyp SDA 4-12, Einbau 2027 bis 2029 - Kirchrain und Bachstrasse ab Südgrenze GB Hägendorf Nr. 1510: Belagstyp SDA 4-12, Einbau 2023 bis 2029.

### **E. 3.6**

Bei 30 Liegenschaften und 3 unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften und Parzellen: - Allerheiligenstrasse Nrn. 1, 8 und 15 - Kirchweg Nrn. 1 und 2 - Kirchrain Nrn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 14b, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 26 und 27 - Gässli Nrn. 11 und 22 - Bachstrasse Nrn. 21, 23, 50 und 52 - Lindenweg 18 - Parzellen Nrn. 984, 1346 und 2701.

### **E. 3.7**

Bei keiner Liegenschaft wird der Alarmwert erreicht oder überschritten. Somit sind bei keiner Liegenschaft Schallschutzmassnahmen am Gebäude anzuordnen. (...) 2. Dagegen liess der VCS Verwaltungsgerichtsbeschwerde erheben. Die Hauptanträge lauteten zusammengefasst, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben, und auf der Allerheiligenstrasse, dem Kirchrain und der Bachstrasse ab der Einmündung der Eigasse sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabzusetzen. Soweit zur

Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich, seien geeignete flankierende Massnahmen anzuordnen. Soweit die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten seien, sei der Einbau eines lärmindernden Strassenbelags anzuordnen. Für alle Strassenabschnitte sei das Lärminderungspotenzial abzuklären und darzustellen. Die Beschwerde wurde namentlich wie folgt begründet:

#### **E. 4**

Der Beschwerdeführer liess namentlich ergänzen, man habe in allgemeiner Weise die Anordnung von Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle gefordert. Der Beschwerdeführer sei damals noch nicht anwaltlich vertreten gewesen. Das angewandte Rechnungsmodell basiere auf einem Fahrzeugmix der 1970-er Jahre. Das Bundesgericht habe das Modell bereits 2014 als ungeeignet bezeichnet. Das vorliegende Projekt stamme aus dem Jahr 2022 und sei im Januar/Februar 2023 öffentlich aufgelegt worden. Als man das Projekt ausgearbeitet habe, sei längst bekannt gewesen, dass das Bundesgericht das Modell STK-86+ für überholt halte. Die Charakterisierung einer Strasse als verkehrsorientiert stehe der Einführung von Tempo 30 nicht entgegen. Tempoherabsetzungen würden die Kapazität erhöhen. Die schützenswerten Strassenabschnitte würden sich nicht auf die unmittelbar vor der Schule liegenden Bereiche beschränken. Es gehe ja auch um mehrere Schulgebäude. Die Strecke sei teils unübersichtlich mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.

#### **E. 5**

Der Gemeindepräsident liess wissen, die kommunale Planungs-, Umwelt- und Verkehrskommission habe das Projekt am 23. August 2018 behandelt. Die von der Gemeinde beantragte Temporeduktion im Schulhausgebiet Oberdorf sei berücksichtigt worden. Die Stimmberechtigten hätten sich aber deutlich gegen die Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen ausgesprochen. Nur im Bereich des Schulzentrums seien Massnahmen zu treffen. Die Mittelinseln und die Bushaltestellen würden bereits zur Verkehrssicherheit beitragen. Die Gemeinde befürworte den Einbau eines lärmarmen Belags. Der Typ sei durch den Kanton festzulegen. Der Gemeinde seien jedenfalls keine Kosten aufzuerlegen.

#### **E. 6**

Mit Urteil des Verwaltungsgerichts vom 7. Februar 2024 wurde die Beschwerde abgewiesen. Dem Beschwerdeführer wurden die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 1'500.00 zur Bezahlung auferlegt.

#### **E. 7**

Hiergegen gelangte der Beschwerdeführer an das Bundesgericht. Mit Urteil des Bundesgerichts 1C\_162/2024 vom 16. Juli 2025 wurde die Beschwerde gutgeheissen und das angefochtene Urteil des Verwaltungsgerichts aufgehoben.

#### **E. 8**

Das Verfahren VWBES.2023.298 wird gestützt auf das eben genannte Urteil des Bundesgerichts unter der Verfahrensnummer VWBES.2025.272 fortgesetzt. Die Sache ist spruchreif und auf einen weiteren Schriftenwechsel wurde verzichtet.

II.

1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (§ 49 des Gerichtsorganisationsgesetzes [GO, BGS 1235.12]). Der Beschwerdeführer ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert (vgl. auch § 16 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes [PBG; BGS 711.1]). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

2. Nach Art. 38 Abs. 1 LSV werden Lärmimmissionen anhand von Berechnungen oder Messungen ermittelt. Die bestehenden Strassenlärmrechnungsmodelle wurden inzwischen durch das Emissionsmodell sonROAD18 abgelöst. Gemäss Art. 38 Abs. 3 i.V.m. Anhang 2 Ziffer 1 Abs. 2 LSV empfiehlt das BAFU den Vollzugsbehörden entsprechend dem Stand der Technik geeignete Berechnungsverfahren. Das vom BAFU beim Vollzug der LSV im Hinblick auf die Beurteilung des Strassenverkehrslärm seit dem 1. Juli 2023 empfohlene Berechnungsmodell sonRoad18 erlaubt u.a. Emissionsberechnungen bereits ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h. Bei Projekten, für die eine Lärmrechnung vor dem 1. Juli 2023 begonnen wurde und für welche eine Neuberechnung unverhältnismässig wäre, kann auf eine neue Berechnung mit sonROAD18/ISO9613-2 verzichtet werden (vgl. BAFU, Vollzugshilfe sonROAD18 ■ Modellempfehlungen Strassenlärm-Berechnungsmodell, teilrevidierte Ausgabe 2024).

3. Das Bundesgericht gelangte in E. 3.3 des genannten Urteils 1C\_162/2024 zum Ergebnis, die Vorinstanz werde bei ihrer neuen Entscheid die nachvollziehbaren Ausführungen des BAFU in ihre Überlegungen einzubeziehen und die Wirkung der in Betracht fallenden Sanierungsmassnahmen ernsthaft zu prüfen haben. Dabei werde es sich nicht mit den Argumenten begnügen können, das AVT setze selbst bei höchster Verkehrslast im Normalfall [den Strassenbelag] SDA-8 ein oder Tempo 30 bei Nacht sei ein Novum, dessen Einführung von ihr als Rechtsmittelinstanz nicht berücksichtigt werden könne. Hinzu komme, dass sich das vorliegend angewandte Berechnungsmodell zur Lärmmessung (StL-86+) inzwischen insofern als unzuverlässig erwiesen habe, als es das Lärminderungspotential von 50 auf 30 km/h unterschätze und deshalb heute nicht mehr angewandt werde.

Sodann ist dem bundesgerichtlichen Urteil in E. 3.2 die Einschätzung des BAFU zu entnehmen, wonach mit der geforderten Temporeduktion eine zusätzliche Lärmreduktion von ca. 3 dB(A) möglich wäre, wodurch potenziell 144 Personen von übermässigem Lärm geschützt werden könnten. Bei einer Kombination von Tempo 30 und einem lärm mindernden Strassenbelag SDA 4-12 auf sämtlichen Strassenabschnitten im Projektperimeter könnte die Anzahl der von übermässigem Lärm betroffenen Personen potenziell sogar um 210 Personen reduziert werden.

Mit Blick auf die Akten sind die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und die zugehörigen Auswirkungen zu wenig liquide. Vorliegend ist eine umfassende Interessenabwägung im konkreten Einzelfall durch das Verwaltungsgericht nicht möglich, da (aktuelle) Entscheidungsgrundlagen in den Akten fehlen, um zusätzliche Massnahmen zur Begrenzung der Lärmimmissionen vertieft zu prüfen. Namentlich scheint im Zusammenhang mit der Frage der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für sämtliche Strassenabschnitte im Projektperimeter der Beizug eines Gutachtens i.S.v. Art. 108 Abs. 4 SSV (Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit) angezeigt. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde namentlich aufgrund des Gutachtens die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von

Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3 S. 166; 136 II 539 E. 3.2 S. 548; Urteile 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.2; 1C\_121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.3.1).

Auch hätten gemäss Bundesgericht die Erläuterungen des BAFU gezeigt, dass die Abschätzung der Immissionen anhand des Berechnungsmodells sonROAD18 mit relativ geringem Aufwand möglich sei. Demnach ist die erforderliche Unverhältnismässigkeit, welche von der Pflicht zur neuen Berechnung mittels sonROAD18 entbinden könnte, vorliegend zu verneinen. Eine hinlängliche Interessensabwägung ist nach dem Gesagten vorliegend nicht möglich. Somit steht eine Beurteilung durch das Verwaltungsgericht anhand der bestehenden Akten ausser Frage. Damit rechtfertigt sich eine Rückweisung der Sache zu weiteren Abklärungen an die Vorinstanz. Diese wird nach Einholung der notwendigen Entscheidungsgrundlagen neu über das Lärmsanierungsprojekt zu befinden haben. Der Beschluss des Regierungsrates Nr.2023/1414 vom 4. September 2023 ist somit aufzuheben und die Sache zu weiteren Abklärungen an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Bei diesem Ergebnis dringt der Beschwerdeführer mit dem Sub-Eventualantrag (vgl. Beschwerdebeurteilung vom 9. Oktober 2023, Antrag Ziff. 3) durch. Die Beschwerde erweist sich somit als begründet; sie ist gutzuheissen.

4. Bei diesem Ausgang hat der Kanton Solothurn die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 1'500.00 zu tragen. Dem Beschwerdeführer ist der geleistete Kostenvorschuss von CHF 1'500.00 zurückzuerstatten.

Zudem ist dem Beschwerdeführer für das Verfahren vor Verwaltungsgericht eine Parteientschädigung auszurichten (vgl. § 77 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [VRG, BGS 124.11] i.V.m. Art. 106-109 Schweizerische Zivilprozessordnung [ZPO, SR 272]). Dieser war durch Rechtsanwalt Martin Looser vertreten, welcher mit Kostennote vom 5. Januar 2024 einen Aufwand von insgesamt CHF 12'469.95 (Honorar: 72.9 Stunden à CHF 280.00 bzw. CHF 140.00 [CHF 12'348.90] sowie 7,7% MWST auf CHF 11'466 [CHF 882.90] und 8,1% MWST auf CHF 112.00 [CHF 9.05]) geltend macht.

Der Aufwand für das vorliegende Verfahren wird mit 72.9 Stunden beziffert, was deutlich zu hoch ist; unabhängig davon, zu welchem Stundenansatz der Aufwand verrechnet wurde. Es ist davon auszugehen, dass die mit einem Stundenansatz von CHF 140.00 verrechneten Arbeiten durch einen juristischen Mitarbeiter bzw. Rechtspraktikanten geleistet wurden. Der Aufwand für das Erstellen der Rechtschriften ist mit Blick auf die sich stellenden Rechtsfragen, den Umfang sowie die Komplexität des Anfechtungsobjekts zu hoch. Übersetzt erscheinen insbesondere die Position vom 11. September 2023 «Diverses», wobei die Abklärungen betreffend «Anforderungen Rechtsschrift» als vorausgesetztes Fachwissen eines Anwaltes nicht verrechenbar erscheinen. Die Position ist um 1.10 Stunden auf 2.00 Stunden à CHF 140.00 zu kürzen. Weiter sind die Aufwendungen für das Erstellen der Beschwerde vom 9. Oktober 2023, für welche rund 48.7 Stunden (inkl. Besprechungen und die Position «Diverses» vom 25. September 2023) geltend gemacht werden, was etwa 5 ½ vollen Arbeitstagen entspricht, übersetzt. Auch die weiteren Aufwendungen für das Erstellen der Rechtschriften erscheinen hoch. Übersetzt erscheint der geltend gemachte Aufwand namentlich auch im Zusammenhang mit der sechsseitigen Eingabe vom 15. November 2023 (unaufgeforderte Stellungnahme). Schliesslich enthält die Honorarnote Kanzleiaufwand (Aufbereitung Beilagen), welcher zu einem Stundenansatz von CHF 140.00 - und damit zu hoch - verbucht wurde. Es wird jedoch nicht ausgewiesen, wie hoch

dieser Anteil ist. Der Aufwand ist entsprechend zu kürzen. 38 Stunden erscheinen für das verwaltungsgerichtliche Verfahren insgesamt als gerechtfertigt. Somit ist der Aufwand ermessensweise auf 9.4 Stunden à CHF 280.00 (der Aufwand vom 1. bis 4. Januar 2024 von 0.4 Std à CHF 280.00 wird belassen) sowie 28.6 Stunden à CHF 140.00 zu kürzen.

Auslagen wurden keine geltend gemacht und sind entsprechend nicht zu ersetzen. Daraus resultiert eine durch den Kanton Solothurn zu entrichtende Parteientschädigung von total CHF 7'147.40 (inkl. 7,7% MWST auf CHF 6'524.00 [CHF 502.35] sowie 8,1% MWST auf CHF 112.00 [CHF 9.05]).

Im vorinstanzlichen Einspracheverfahren wurden zu Recht keine Kosten erhoben und keine Parteientschädigungen gesprochen.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Der Beschluss des Regierungsrates Nr. 2023/1414 vom 4. September 2023 wird aufgehoben und die Sache zu weiteren Abklärungen an den Regierungsrat zurückgewiesen.

2. Der Kanton Solothurn hat die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 1'500.00 zu tragen.

3. Der Kanton Solothurn hat dem Verkehrs-Club der Schweiz eine Parteientschädigung von CHF 7'147.40 (inkl. 7,7% MWST auf CHF 6'524.00 [CHF 502.35] sowie 8,1% MWST auf CHF 112.00 [CHF 9.05]) auszurichten.

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.

Dieser Entscheid ist schriftlich zu eröffnen an:

Einwohnergemeinde Hägendorf, Bachstrasse 11, 4614 Hägendorf, A-Post

Bau- und Justizdepartement, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn, Interne Post

Martin Looser, Klausstrasse 43, 8034 Zürich, Empfangsbescheinigung A-Post

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Vizepräsidentin

Obrecht Steiner

Der Gerichtsschreiber

Luder

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