

## **SO\_GERICHTE VWBES.2013.143 vom 3. Juni 2013**

SO Obergericht, 2013-06-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2013.143](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2013.143)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2013.143 du 3 juin 2013

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2013.143 del 3 giugno 2013

### **Regeste**

Art. 11 ff. USG, Art. 32 SVG, Art. 108 SSV. Lärmsanierung von Kantonsstrassen. Es ist denkbar, auf einer Ortsdurchfahrtsstrasse Tempo 30 vorzusehen. In jedem Fall ist ein Gutachten einzuholen. Es ist nicht angängig, Lärmschutzwände zu errichten, mithin ein ganzes Quartier einzumauern.

### **Erwägungen**

#### **E. 13**

LSV zu Recht als sanierungsbedürftige Anlage bezeichnet. Als Sanierungsmassnahme ist der Einbau eines lärmindernden Strassenbelags vorgesehen. Dieser Belag wurde grösstenteils bereits eingebaut. Da das Sanierungsziel mit dem Sanierungsprogramm jedoch nicht erreicht werden kann, hat der Regierungsrat Erleichterungen im Sinne von Art. 17 USG beansprucht. Die Zulässigkeit der Gewährung von Sanierungserleichterungen bei einer Anlage, die zur Überschreitung selbst des Alarmwerts führt, ergibt sich aus dem Umstand, dass der Gesetzgeber ein überwiegendes Interesse am Weiterbetrieb der in Art. 20 Abs. 1 USG genannten bestehenden Anlagen selbst dann anerkennt, wenn die Alarmwerte überschritten sind (BGE 122 II 33).

4. Soweit sich die Beschwerdeführer nach wie vor auf den Standpunkt stellen, es wäre nützlich und verhältnismässig, eine Lärmschutzwand zu errichten, ist Folgendes festzuhalten: Bei den direkt an der Luzernstrasse liegenden Häusern wird der Immissionsgrenzwert in den meisten Fällen überschritten. Schon aus städtebaulicher Sicht ist es nicht angängig, das ganze Quartier «einzumauern». Viele Gebäude liegen dicht an der Strasse, was den Bau einer wirkungsvollen Mauer erschwert. Die Gebäude Luzernstrasse 3a und 3b werden ab der Kantonsstrasse erschlossen, wie sich dem solothurnischen geografischen Informationssystem entnehmen lässt. Eine rückwärtige Erschliessung ist nicht möglich. Folglich kann eine Lärmschutzmauer nicht durchgängig errichtet werden. Bei Nr. 3c würden der Hauszugang sowie die Sichtweiten beeinträchtigt. Der obere Stock kann durch eine Mauer nicht geschützt werden. Bei Nr. 3d würde eine Lärmschutzwand bloss eine ungenügende Wirkung zeitigen, wie sich dem Projekt entnehmen lässt. Der Immissionsgrenzwert wird bei beiden Liegenschaften (tags und nachts) auch bloss um 1 dB(A) überschritten (vgl. BGE 122 II 33). Die Strasse dient dem Wasseramt als Zufahrt zu Solothurn. Sie ist sehr stark befahren und wird zudem vom Bus benutzt. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse können keine weiteren baulichen Sanierungsmassnahmen an der Strasse selbst (wie z.B. Errichtung von Lärmschutzwänden, Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Mittellinien etc.) ergriffen werden. Unter anderem aus diesem Grund hat der Regierungsrat mit dem Sanierungsprogramm auch Erleichterungen im Sinne von Art. 17 USG beansprucht.

5.1 Nach Art. 32 Abs. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Art. 32 Abs. 3 SVG sieht weiter vor, dass die vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden können. Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Art. 2a und 22a der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) handelt es sich um funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (Urteil des Bundesgerichts 2A.90/2006). Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV). Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt:

Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a);

bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b);

es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder

es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d).

In Art. 108 Abs. 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt. Innerorts ist nach Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV Tempo 30 möglich, auch Tempo-30-Zonen sind zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Einzelheiten zu den Anforderungen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt (SR 741.213.3; Urteil des Bundesgerichts 1C\_206/2008 über Tempo-30-Zonen in Wahlern). Nach dem Gesagten sind Tempo 30 und Tempo-30-Zonen unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig (vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 2A.38/2006: Für einen Hauptstrassenabschnitt ist gesondert zu prüfen, ob die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt sind, falls eine Tempo-30-Zone geplant ist).

Die Luzernstrasse ist als Hauptstrasse Nr. 269 (Solithurn■Derendingen■Oberönz) in der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) aufgeführt. Auf Durchgangsstrassen darf der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr bloss nicht vollständig untersagt werden. Signalisierte Verkehrsanordnungen, wie Mass- und Gewichtsbeschränkungen, bleiben hingegen ausdrücklich vorbehalten (Art. 1 Satz 2 der Durchgangsstrassenverordnung). Aus dem Wortlaut folgt, dass die Nennung von Mass- und Gewichtsbeschränkungen beispielhaften Charakter hat und die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ■ auch in Form von Tempo-30-Zonen ■ nicht ausschliesst (BGE 136 II 539 [Münsingen]; Urteil des Bundesgerichts 1C\_160/2012 [Sumvitg], vgl. PVG 2011, S. 43).

5.2 Ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine taugliche Massnahme sein könnte, wurde bisher für Derendingen nicht geprüft. Das Lärmsanierungsprojekt der Firma W. sagt lapidar, im ganzen Bereich werde die signalisierte Geschwindigkeit nicht verändert. Es wird ausgeführt, eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sei auf der Luzernstrasse nicht vorgesehen. Bei allfälligen zukünftigen Anpassungen des Strassenraums sollten aber jeweils bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Ziel der Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau geprüft werden. Dies ist alles.

5.3 Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine Reduktion auf Tempo 30 im Perimeter der Luzernstrasse lärmässige Verbesserungen bringen könnte. Wie das Bundesamt für Umwelt (BAFU) im Verfahren 1C\_45/2010 des Bundesgerichts dargelegt hatte, können Geschwindigkeitsreduktionen von 50 km/h auf 30 km/h zusammen mit flankierenden Massnahmen wie beispielsweise Markierungen der Geschwindigkeit auf der Fahrbahn Pegelreduktionen von bis zu 3 dB(A) bewirken (Urteil des Bundesgerichts 1C\_45/2010 E. 2.4). Es ist aber auch denkbar, dass eine Temporeduktion nichts bringt, weil, was gerichtsnotorisch ist, das Lichtsignal auf dem Kreuzplatz, jedenfalls zu Spitzenzeiten, regelmässig einen langen Stau in beide Richtungen verursacht. Es kann auch sein, dass sich die Einführung von Tempo 30 unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und nach umfassender Abwägung aller relevanten finanziellen, verkehrs- und sicherheitstechnischen, betrieblichen, planerischen und umweltrechtlichen Interessen als nicht zweck- und unverhältnismässig erweist (vgl. Verwaltungsgericht Luzern in ZBJV 2011 S. 250 ff.)

5.4 Es kann aber nicht zum Vornherein (ohne Gutachten) gesagt werden, eine Temporeduktion komme auf einer Kantonsstrasse eh nicht in Betracht. Zwar führt die Luzernstrasse nicht unbedingt durch ein klassisches Dorfzentrum oder eine Altstadt. Dies ist nach der Formulierung «namentlich» von Art. 2a SSV aber auch nicht erforderlich. Derendingen liegt an zwei stark befahrenen Strassen, der Hauptstrasse und der Luzernstrasse. Ein Dorfzentrum ist schwierig auszumachen. Wohl liegen Migros, Coop, Post, weitere Geschäfte, die Gemeindeverwaltung und die Kirche an der (langgezogenen) Hauptstrasse. Dies darf aber nicht den Ausschlag geben. Der Kanton Bern hat bisher in sieben (völlig unterschiedlichen) Gemeinden das Tempo auf der Kantonsstrasse innerorts auf 30 km/h begrenzt (Crémines, Erlach, Evillard, Köniz, Ligerz, Lützelflüh, Münchenwiler, Schlosswil und Twann). In der Stadt Zürich verursacht der Verkehr heute auf 230 Kilometer Strassen Lärm, der über dem Immissionsgrenzwert liegt. Betroffen ist mehr als ein Drittel der Wohnbevölkerung. Nach Auffassung der Stadt Zürich ist Tempo 30 eine der effektivsten und kostengünstigsten Lärmschutzmassnahmen: Wird die Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer gesenkt, nehme der Verkehrslärm um rund 3 Dezibel ab. Dies entspreche in der Wahrnehmung einer Halbierung der Verkehrsmenge. Zudem würden alle Verkehrsteilnehmenden von mehr Sicherheit profitieren, und die Aufenthaltsqualität nehme zu. Auf den insgesamt 780 km Strassen in der Stadt Zürich sind heute bereits 390 km Strassen Tempo-30-Zonen. Die Stadt Zürich führt auf 39 kommunalen Strassenabschnitten Tempo 30 ein, die heute eine zu hohe Lärmbelastung aufweisen. Die Stadt Basel will Tempo 30 Zonen auch auf Durchgangsstrassen ausdehnen, wie sich der Presse entnehmen lässt.

Zuerst ist folglich abzuklären, ob und wie weit eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu wirksamen Lärmreduktionen beitragen könnte. Erst danach und in einem nächsten Schritt

wird zu beurteilen sein, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig wäre. Ohne hinreichende Kenntnis über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung sinngemäss überwiegende Interessen an der Gewährung von Erleichterungen zu bejahen, widerspricht Art. 14 Abs. 1 LSV. Eine Erleichterung ist eine restriktiv zu handhabende Ausnahmegewilligung (Urteil des Bundesgerichts 1C\_45/2010).

Verwaltungsgericht, Urteil vom 3. Juni 2013 (VWBES.2013.143)

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