

# **SO\_GERICHTE VWBES.2016.187 vom 24. Januar 2017**

SO Obergericht, 2017-01-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2016.187](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2016.187)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2016.187 du 24 janvier 2017

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2016.187 del 24 gennaio 2017

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Im Januar 2005 beschloss der Einwohner-Gemeinderat der Stadt Solothurn ein ganzheitliches Langsamverkehrskonzept, worin er als einen Grundsatz die Erhöhung der Lebensqualität durch Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren und als entsprechende Massnahme die Schaffung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen festlegte. Er gab im Anschluss daran ein Rahmengutachten für Tempo-30-Zonen in Auftrag. Bereits im Jahr 2004 hatten 520 Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Fegetz und Hubelmatt eine Petition zur Einführung von Tempo-30-Zonen eingereicht, insbesondere wurden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung für die St. Niklausstrasse verlangt. Das erwähnte Rahmengutachten wurde am 23. August 2006 erstattet. Es teilte das Stadtgebiet in 11 mögliche Tempo-30-Zonen ein und empfahl die umgehende Umsetzung in fünf Zonen. In den übrigen sechs Zonen seien nach Klärung hängiger Fragen weitere Detailplanungen auszulösen. In der Folge wurden bis 2013 in fünf Gebieten Tempo-30-Zonen realisiert.

#### **E. 1.1**

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). Die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und gemäss Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) ausdrücklich zur Beschwerde legitimiert.

#### **E. 1.2**

Die Beschwerdegegner machen geltend, auf die Beschwerde sei nicht einzutreten, weil die Leiterin des Rechtsdienstes nicht befugt gewesen sei, innert Frist Beschwerde zu erheben, resp. die begründete Beschwerde nicht fristgerecht eingegangen sei. Nach § 13 Abs. 2 Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG; BGS 124.11) ist der Gemeinderat befugt, die Gemeinde im Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsverfahren zu vertreten. Er kann diese Befugnis generell oder im Einzelfall an ein anderes Gemeindeorgan delegieren. Gemäss § 25 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (GO) ist die Gemeinderatskommission (GRK) zuständig für die Entscheidung über die Einreichung von Rechtsmitteln. Da die nächste Sitzung der GRK, an der ordentlich über das Traktandum entschieden werden konnte, nach Ablauf der 10-tägigen Beschwerdefrist angesetzt war, erhob die Leiterin Rechtsdienst innerhalb der Rechtsmittelfrist vorsorglich Beschwerde. Mit Beschluss vom 23. Juni 2016 wurde die vorsorgliche Beschwerde durch die GRK bestätigt und die Leiterin Rechts- und Personaldienst beauftragt und ermächtigt, namens der GRK die Verfügung des Bau- und Justizdepartementes (BJD) vom 11. Mai 2016 anzufechten und die Interessen der Stadt Solothurn zu vertreten. Dieses Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Ein anderes wäre zur ordentlichen Interessenwahrung der Gemeinde gar nicht denkbar. Für

ein Gemeinwesen, auch wenn es professionell verwaltet wird, ist es faktisch unmöglich, innert zehn Tagen einen solchen Entscheid herbeizuführen. Schon allein die Information des Gemeinderates, resp. des zuständigen Organs dauert zwei/drei Tage. Dann muss das Geschäft traktandiert werden und oft findet eine politische Meinungsbildung dazu statt, die in die Parteien getragen wird. Schliesslich muss das zuständige Organ eingeladen werden, sich treffen und beschlussfähig sein. All dies dauert. Würde man auf der strikten Einhaltung der 10-Tages-Frist beharren, wie dies die Beschwerdegegner in ihren Anträgen verlangen, käme dies einer Rechtsverweigerung gleich. Der Stadt wäre es ja gar nie möglich, fristgerecht Beschwerde einzureichen. Es ist deshalb auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (in der Folge Beschwerdeführerin) einzutreten. Dies entspricht im Übrigen der langjährigen und unbestrittenen Praxis des Verwaltungsgerichts (vgl. dazu SOG 2010 Nr. 19 E. 1.c). 2. Bei der geplanten Verkehrsmassnahme «Tempo-30-Zone Hubelmatt – Fegetz – Blumenstein» gemäss Art. 2a und 22a der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.2) sowie der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) handelt es sich um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG. 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 erwähnten Verordnung über die Tempo-30-Zonen geregelt (BGE 136 II 539; SOG 2013 Nr. 22 E. 5.1 mit Hinweisen). Demnach 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).

## **E. 2**

Im Jahre 2013 setzte die Stadt Solothurn eine Arbeitsgruppe zur Realisierung von Tempo 30 im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein ein. Diese legte folgende Ziele als Beurteilungskriterien fest: Anpassen der Geschwindigkeit an die Quartiersituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Attraktivität des Strassenraumes steigern und verbessern der Wohnqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen, Steigern der Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren, Fluchtverkehr vermeiden, Nachvollziehbarkeit des Verkehrsregimes gewährleisten und Stabilität des Busbetriebes sicherstellen. Im Juni 2013 legte das

Planungsbüro Sigmoplan eine Variantenuntersuchung vor, in der es drei Varianten untersuchte, nämlich zwei Tempo-30-Zonen (Var. A; ohne Einbezug der St. Niklausstrasse), Busvariante (B; Tempo 30 auf der St. Niklausstrasse nur bis zur Einmündung Herrenweg) und flächendeckende Tempo-30-Zone (C; mit Einbezug der St. Niklausstrasse). Die Begleitgruppe befand, es könne keine der drei Varianten zu 100 % überzeugen und empfahl schlussendlich die Realisierung der Busvariante B. Der Gemeinderat der Stadt Solothurn beschloss am 10. Dezember 2013 auf Antrag der Gemeinderatskommission (GRK), die Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) umzusetzen, unter Beibehaltung der beiden Fussgängerstreifen auf der St. Niklausstrasse (Einmündung Fegetzstrasse und Obere Sternengasse). Die Busvariante B war in der Schlussabstimmung unterlegen. In der vorangehenden Variantenabstimmung unterlag die Variante A deutlich. Im August 2014 erstattete das Planungsbüro Sigmoplan das Detailgutachten. Die Begleitgruppe sprach sich für die – vom Gemeinderat beschlossene - Realisierung der flächendeckenden Tempo-30-Zone aus und stellte fest, dass die vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen und dass die Beeinträchtigung des Busbetriebs soweit dies in einer Tempo-30-Zone möglich ist, minimiert würde.

### **E. 3**

Die Verfahrenskosten, welche einschliesslich der Entscheidgebühr Fr. 1'200.-- betragen, sind wie folgt auferlegt: a) Fr. 400.-- sind den von Herrn Jakob vertretenen Beschwerdeführern unter solidarischer Haftung auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 100.-- wird nach Erhalt eines Einzahlungsscheines zurückerstattet. b) Fr. 400.-- sind den von Herrn Gasser vertretenen Beschwerdeführern unter solidarischer Haftung auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 100.-- wird nach Erhalt eines Einzahlungsscheines zurückerstattet. c) Die restlichen Verfahrenskosten trägt der Staat Solothurn.

#### **E. 3.1**

Zulässig ist die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten, welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich folgende Punkte umfasst: die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (a); einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft (b); eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (c); Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50 Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85)(d); Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche (e); Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen (f); eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (g). Lehre und Rechtsprechung sind sich einig, dass Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung

und von den örtlichen Gegebenheiten abhängen. Die Anforderungen an das Gutachten sind deshalb von Fall zu Fall verschieden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV). Dabei spielt auch die Vorgeschichte des Projektes eine Rolle (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1C\_206/2008 vom 9. Oktober 2008, E. 2.2 mit weiteren Hinweisen).

### **E. 3.2**

Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass ein solches Gutachten im August 2014 durch die Firma Sigmaplan erstellt wurde. Das Gutachten, welches auf dem Rahmengutachten von 2006 basiert, genügt den gesetzlichen Anforderungen, dies wird auch von den Parteien und ausdrücklich von der Vorinstanz akzeptiert: «Im Detailgutachten vom 14. August 2014 erhielt der Gemeinderat der Stadt Solothurn zweifellos die erwähnten erforderlichen Grundlagen für die Beurteilung. Ein ausführlicheres Gutachten ist nicht notwendig» (angefochtener Entscheid C. 2., S. 3). 4. Im Weiteren unbestritten ist die Einführung der Tempo-30-Zone auf sämtlichen Erschliessungsstrassen der drei erwähnten Quartiere gemäss Auflage und auf den übrigen beiden Sammelstrassen (Herrenweg und Obere Sternengasse; beide bereits mit Tempo 30 versehen). Umstritten ist der Einbezug der St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone und die Aufhebung des Kein-Vortritts (neu demzufolge Rechtsvortritt) bei der Oberen Sternengasse.

### **E. 4**

Gegen die Verfügung vom 11. Mai 2016 erhob die Stadt Solothurn, vertreten durch die Leiterin Rechtsdienst, am 30. Mai 2016 zur Fristwahrung Beschwerde, beantragte die Aufhebung der angefochtenen Verfügung und die Bestätigung des Beschlusses der Stadtpolizei. Die GRK als zuständiges Organ beschloss am 23. Juni 2016, Beschwerde zu erheben und ermächtigte die Leiterin Rechts- und Personaldienst, dies namens der Stadt Solothurn zu tun. Diese stellte und begründete darauf folgende Anträge:

1. Die Verfügung des Bau- und Justizdepartementes vom 11. Mai 2016 sei aufzuheben und die verkehrspolizeiliche Massnahme Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein inkl. St. Niklausstrasse sei gemäss Auflage und Beschluss des Gemeinderates vom 10. Dezember 2013 zu bestätigen.
2. Es sei festzustellen, dass die St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone einbezogen wird.
3. Es sei festzustellen, dass der Rechtsvortritt bei der Oberen Sternengasse in die St. Niklausstrasse eingeführt wird.
4. Alles unter Kostenfolge.

Zur Begründung wurde zusammengefasst ausgeführt, durch die angefochtene Verfügung sei in unzulässiger Weise in die Gemeindeautonomie eingegriffen worden. Wenn die gesetzlichen Voraussetzungen gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen gegeben seien, dürfe der Kanton sich nicht einfach über die Meinung der Gemeinde hinweg setzen. Der Entscheid der kommunalen Behörde sei ohne substantiierte Begründung, insbesondere der Frage, inwiefern die EGS ihr Ermessen über-, resp. unterschritten haben soll, aufgehoben worden. Die Gemeinde habe sich auf zwei Gutachten gestützt. Diese hätten aufgezeigt, dass die avisierten Ziele mit der beschlossenen Variante C erreicht werden könnten, ganz im Gegensatz zur vom BJD verfügten Variante A. Diese

bringe gemäss Variantengutachten vom Juni 2013 keine spürbaren Verbesserungen zur heutigen Situation. Das Gutachten von August 2014 sei auch vom BJD als vollständig und nicht zu beanstanden erachtet worden. Es erstaune deshalb umso mehr, als aus dem angefochtenen Entscheid mit keinem Wort hervor gehe, wieso die St. Niklausstrasse nicht in die T30 Zone einbezogen werden soll und damit vom Gutachten abgewichen werde. Der Variantenentscheid liege im Ermessen der Gemeinde und wenn das BJD davon abweichen wolle, müsse es dies mittels rechtlichen und sachlichen Argumenten begründen. Der Entscheid sei ungenügend begründet, willkürlich und mit der Variante A würden weder die Schulwegsicherheit, noch die Verkehrssicherheit, noch die Verhinderung von Fremdverkehr eine Verbesserung erfahren. Es sei klar die schlechteste Variante. Durch den Ausschluss der St. Niklausstrasse bei Tempo 30 könne das Ziel der Verkehrsberuhigung im gesamten Quartier gar nicht erreicht werden. Das BJD akzeptiere wegen der Kantonsschule und der pädagogischen Hochschule die bestehenden Tempo 30 Signalisationen auf den beiden Sammelstrassen Herrenweg und Obere Sternengasse. Umso unverständlicher sei, dass die St. Niklausstrasse nicht einbezogen werden solle. Auch diese sei nämlich mit zwei Trottoirs gesäumt und stelle einen Teil des Schulwegs dar. Und zwar eben nicht von älteren Schülerinnen und Schülern (ab Teenageralter), sondern von Kindergartenkindern und PrimarschülerInnen, die im Fegetzschulhaus zur Schule gingen. Das Tempo werde im Übrigen nicht bloss durch die Signalisation, sondern auch durch verschiedene bauliche Massnahmen vermindert. Das BJD begründe auch nicht, wieso das Tempo nicht vermindert werden könne, weitere bauliche Massnahmen nötig seien und wahrscheinlich nur Berliner Kissen in Frage kämen. Es handle sich um blosser Annahmen. Ob die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht eingehalten werde, zeige sich erst nach Realisierung der Massnahmen und nach der vom Gesetz vorgeschriebenen Überprüfung innerhalb eines Jahres. Zusätzliche Massnahmen könnten dann noch ergriffen werden. Da die flächendeckende Einführung ■ eben inklusive St. Niklausstrasse ■ und die Akzeptanz in der Bevölkerung positive Auswirkungen auf die Einhaltung der Geschwindigkeit hätten, sei der Schluss des Detailgutachtens absolut nachvollziehbar. Das BJD habe schon früher auf Sammelstrassen (z.B. Langendorfstrasse, Wildbachstrasse, Herrenweg) Tempo 30 bewilligt. Wenn dies nun bei der St. Niklausstrasse nicht geschehen soll, werde der Grundsatz der Rechtsgleichheit verletzt, da gleiche Sachverhalte nicht gleich beurteilt würden. Tempo 30 auf der St. Niklausstrasse sei nicht unverhältnismässig, nur so könnten die im Rahmengutachten definierten Ziele nämlich erreicht werden. Eine mildere Massnahme sei insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Schulwegsicherung nicht ersichtlich. Durch die Einführung der T30 Zone könne eine Verkehrsberuhigung erzielt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Wohnqualität und Attraktivität des Strassenraums gesteigert und das Aufkommen von Fluchtverkehr vermieden werden. All dies liege im öffentlichen Interesse. Private Interessen an einem Nichteinbezug der St. Niklausstrasse seien nicht ersichtlich. Auch seien keine Nachteile für die Anwohner zu erwarten. Sogar das Busangebot könne aufrechterhalten werden. Es sei klar auch die Verhältnismässigkeit im engeren Sinn gegeben. Bezüglich der beiden Fussgängerstreifen gehe klar aus der Tempo-30-Verordnung hervor, dass diese angebracht werden dürften, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Genau ein solcher Fall liege hier vor, indem drei Schulhäuser im Perimeter lägen und insbesondere die jüngeren Schul-, resp. Kindergartenkinder eine erhöhte Schutzbedürftigkeit aufweisen würden. Wieso der Rechtsvortritt bei der Einmündung Obere Sternengasse nicht zulässig sein solle, gehe aus

der Begründung der Verfügung nicht hervor und sei auch nicht nachvollziehbar, bilde doch der Rechtsvortritt in den Tempo-30-Zonen die Regel. Die Einmündung bei der Frank-Buchser-Strasse sei mit derjenigen bei der Oberen Sternengasse nicht zu vergleichen, da es sich um eine Trottoirüberfahrt handle, die nicht mit einer normalen Strasseneinmündung verglichen werden könne. Im Übrigen seien Abweichungen von der Rechtsvortrittregel im Einzelfall durchaus möglich.

## **E. 5**

Am 16. August 2016 nahm das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) namens des BJD zur Beschwerde Stellung und beantragte, diese unter Kostenfolge abzuweisen. Die Gemeindeautonomie sei beim Erlass von Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen nur im Rahmen des kantonalen Rechts gewährleistet, d.h. die Gemeinde habe keine abschliessende Kompetenz. Mit der Signalisation von Tempo 30 und den vorgesehenen Massnahmen würde die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit kaum eingehalten und die Sicherheit damit nicht erhöht. Dies hätten Radarkontrollen in der Langendorfstrasse und neustens an der Schöngrünstrasse in Biberist gezeigt. Wären Berliner Kissen vorgesehen, wären die Beschwerden abgewiesen worden. Es sei ein allgemein bekannter Erfahrungsgrundsatz, dass die vorgesehenen Massnahmen nicht genügen würden. Bezüglich der Fussgängerstreifen sei in der Verfügung vom 11. Mai 2016 nichts erwähnt, weil der Einbezug der St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone eh nicht zugelassen worden sei. An der St. Niklausstrasse könnten nur die Fussgängerstreifen bei den Einmündungen Fegetzallee und Frank-Buchser-Strasse allenfalls belassen werden, weil sie eine Fussgängerfrequenz von über 100 Fussgängern während fünf Stunden aufweisen würden. Bei der Einmündung der Frank-Buchser-Strasse handle es sich um eine «zurückversetzte» Trottoirüberfahrt, die mit einer Kein-Vortritt-Signalisation und ■Markierung ausgestattet sei. Deshalb müsse bei der gegenüberliegenden Einmündung auch die Kein-Vortritt-Signalisation belassen werden.

### **E. 5.1**

Nach Art. 3 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Abs. 2). Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden (Abs. 3). 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 (Abs. 4).

### **E. 5.2**

Auf kantonaler Ebene massgebend ist § 10 der Verordnung über den Strassenverkehr (BGS 733.11), wonach Verkehrsmassnahmen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 5 SVG für Kantonsstrassen durch das Bau- und Justizdepartement und für Gemeindestrassen und andere öffentliche Strassen durch den Einwohnergemeinderat erlassen werden, wobei die Gemeinden ein anderes Organ als zuständig erklären können (Abs. 1). Die von den

Gemeinden erlassenen Verkehrsmassnahmen sind nach der Veröffentlichung im Publikationsorgan der Gemeinde dem Bau- und Justizdepartement zur Genehmigung vorzulegen (Abs. 2).

### **E. 5.3**

Damit ist einerseits klar, dass der Einwohnergemeinderat der Stadt Solothurn für den Erlass von Tempo-30-Zonen zuständig ist, andererseits aber auch, dass die Gemeinde nicht autonom handeln kann, da es sich um eine delegierte Kompetenz handelt. Sie kann sich in diesem Bereich nicht auf ihre Gemeindeautonomie berufen. Es bedarf der Zustimmung durch den Kanton.

### **E. 6**

Am 21. September 2016 nahmen die Beschwerdeführer 2 und 3, vertreten durch Rechtsanwalt R. Gasser, Stellung und stellten folgende Anträge:

1. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Stadt Solothurn sei abzuweisen, sofern überhaupt darauf einzutreten ist.
2. Der Entscheid des Bau- und Justizdepartementes vom 11. Mai 2016 sei zu bestätigen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Zur Begründung wurde ausgeführt, die Gründe zur Herabsetzung des Tempos seien in der Signalisationsverordnung des Bundes abschliessend aufgezählt. Keiner sei erfüllt. Insbesondere sei die x-fach wiederholte Behauptung, wonach eine Tempo-30-Zone nur flächendeckend/grossflächig angeordnet Wirkung entfalte, ein politisches Dogma und durch zahlreiche Untersuchungen und Studien in andern Kantonen widerlegt. Für Kinder werde die mit Tempo 30 belegte St. Niklausstrasse eher gefährlicher, da Fussgängerstreifen wegfallen würden. Die Kantonsschule grenze unmittelbar an den Herrenweg, die Fachhochschule direkt an die Obere Sternengasse. An die St. Niklausstrasse grenze direkt kein Schulhaus, weshalb die drei Strassen nicht miteinander verglichen werden könnten. Der einzige verbleibende Unfallschwerpunkt sei die Kreuzung Herrenweg/St. Niklausstrasse. Zur Entschärfung desselben gebe es aber noch andere, weniger einschneidende Möglichkeiten, wie beispielsweise Ampeln oder Kreisel. Das Gutachten äussere sich dazu in keinem Wort und sei deshalb mangelhaft. Inwiefern bei Belassen von Tempo 50 auf der St. Niklausstrasse der Fluchtverkehr gefördert würde, sei unerfindlich. Für die Belassung der beiden Fussgängerstreifen auf der St. Niklausstrasse gebe es keinen rechtlich zulässigen Grund, da die Schulgebäude nicht in direkter Nähe seien. Der Verkehr fliesse derzeit ruhig über die St. Niklausstrasse. Würden Berliner Kissen gebaut, führe dies beim Überfahren derselben zu mehr Lärm, was wiederum die Wohnqualität vermindere. Deshalb sei es schlicht falsch, zu behaupten, mit der flächendeckenden Tempo-30-Zone werde die Wohnqualität verbessert. Man würde besser die St. Niklausstrasse mit einem lärmindernden Belag versehen.

### **E. 6.1**

Beschwerdegründe nach § 67bisVRG sind die Verletzung von kantonalem oder Bundesrecht und die Überschreitung oder der Missbrauch des Ermessens (a) und/oder die unrichtige und unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes (b). Ermessensentscheide werden nur beschränkt überprüft, was auf der andern Seite heisst, dass der zuständigen Behörde ein Ermessens-, resp. Gestaltungsspielraum zusteht. Dies sieht auch das Bundesgericht so (vgl. Urteile 2A.194/2006 vom 3. November 2006 und

1C\_206/2008 vom 9. Oktober 2008), wenn es bezüglich Verkehrsmassnahmen ausführt, es lege sich Zurückhaltung auf, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständige Behörde besser kenne. Verkehrsberuhigungen seien zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Dieser Grundsatz gilt kaskadenartig: je weiter weg von der Sache, desto grösser die Zurückhaltung. Wie die Vorinstanz, nachdem sie für den sehr knapp begründeten Entscheid in einem einfachen Verfahren ganze 18 Monate benötigt hat, behauptet, sie kenne die örtliche Situation besser als die Beschwerdeführerin («Dass sich das Bundesgericht sich [sic] in Zurückhaltung übt, soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, ist klar. Das Bundesgericht kennt diese weniger, das Bau- und Justizdepartement schon.»; Stellungnahme 2. Ad 5) bleibt unerfindlich.

## **E. 6.2**

Die allgemeine Begründungspflicht verpflichtet die Behörden, ihre Entscheide zu begründen, d.h. Ausführungen zum rechtserheblichen Sachverhalt und zu den rechtlichen Erwägungen zu machen. Damit sollen die Entscheide rational, transparent und akzeptabel gemacht werden. Die Anforderungen an die Dichte der Begründung können von Fall zu Fall ändern. Der Entscheid muss sachgerecht angefochten und von der Rechtsmittelinstanz sachgerecht beurteilt werden können. Je komplexer die Sach- und Rechtslage, desto ausführlicher muss die Begründung ausfallen. Allerdings dürfen sich die Erwägungen auf das Entscheidwesentliche beschränken. Auch die Entscheidungsfreiheit der Behörde und die Eingriffsintensität spielen mit. Je schwerer der Eingriff in die Rechtsstellung der Adressaten, desto höher liegen die Anforderungen an die Dichte der Begründung. Das gilt insbesondere dort, wo die Behörde aufgrund offener Normen (Ermessen, unbestimmte Gesetzesbegriffe) über grosse Handlungsspielräume verfügt. An die Begründungspflicht werden höhere Anforderungen gestellt, je weiter der den Behörden durch die anwendbaren Normen eröffnete Entscheidungsspielraum und je komplexer die Sach- und Rechtslage ist (Tschannen / Zimmerli / Müller: Allgemeines Verwaltungsrecht, Bern 2014, 4. Auflage, § 29 Rz. 11-14 und Häfeli / Müller / Uhlmann: Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich / St. Gallen 2016, 7. Auflage, Rz. 1070 ff). Im Lichte dieser Ausführungen und unter Berücksichtigung der oben ■ bezüglich St. Niklausstrasse - komplett zitierten Begründung ergibt sich ohne weiteres, dass die Vorinstanz ihre Begründungspflicht wohl verletzt hat (BGE 137 I 195 E. 2.3.2 S.197). Selbst bei Vorliegen einer Gehörsverletzung kann dieser Mangel vorliegend geheilt werden, da das Verwaltungsgericht bezüglich der sich stellenden Rechtsfrage über dieselbe Kognition verfügt wie die Vorinstanz. Hinzu kommt, dass die Beschwerdeführerin durchaus in der Lage war, eine fundierte Beschwerde (auf 12 eng beschriebenen Seiten) zu verfassen. Dasselbe gilt für die Beschwerdegegner. Eine Rückweisung ans BJD würde zu einem prozessualen Leerlauf führen.

## **E. 7**

Die Beschwerdeführer 4 bis 26, alle vertreten durch Rechtsanwalt T. Jakob, stellten mit Eingabe vom 8. September 2016 folgende Rechtsbegehren:

1. Auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn sei nicht einzutreten.
2. Eventualiter sei die Beschwerde der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn abzuweisen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Zur Begründung führten sie aus, die ausführliche Begründung des Rechtsdienstes der Stadt Solothurn sei erst am 8. Juli 2016 und damit weit nach Ablauf der Rechtsmittelfrist erfolgt. Deshalb sei auf die Beschwerde nicht einzutreten. Aus dem Detailgutachten von August 2014 ergebe sich: «Aus Gründen der Akzeptanz wurde im vorliegenden Auflageprojekt vorläufig auf die auf der St. Niklausstrasse, dem Kirchweg und auf der Wengisteinstrasse vorgesehenen Berliner Kissen verzichtet. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass damit auf diesen Strassenteilstrecken die Erreichung des Zieles «reduziertes Geschwindigkeitsniveau» stark gefährdet ist. Falls sich bei der ein Jahr nach Realisierung fälligen Erfolgskontrolle ergibt, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wird ■ was aufgrund der Erfahrungen zu vermuten ist ■ müssen wirksame Massnahmen ergriffen werden, wobei weiterhin Berliner Kissen im Vordergrund stehen» (S. 12). Damit sei klar, dass die Voraussetzungen für eine zulässige Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV nicht gegeben seien. Ohne zusätzliche Massnahmen verfehle die verfügte Tempo-30-Zone ihr Ziel. Sie sei deshalb unverhältnismässig.

### **E. 7.1**

Das BJD stellt in der angefochtenen Verfügung fest, der eine Unfallschwerpunkt beim Knoten St. Niklaus- / Frank-Buchser-Strasse sei entschärft worden. Der andere Unfallschwerpunkt am Knoten Herrenweg / St. Niklausstrasse bestehe noch und bauliche Massnahmen und der Einbezug der St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone sollten mithelfen, diesen Unfallschwerpunkt zu entschärfen. Die Einführung von Tempo 30 auf der St. Niklausstrasse sei aber unverhältnismässig, um dieses Ziel zu erreichen. Wieso die Einführung von Tempo 30 unverhältnismässig sei und welche Massnahmen allenfalls besser geeignet wären, erwähnt das BJD mit keinem Wort. Wie aus dem Detailgutachten (S. 3) hervorgeht, ist der Knoten St. Niklausstrasse / Herrenweg mit acht Unfällen innerhalb der letzten zehn Jahre der unfallträchtigste Knoten an der St. Niklausstrasse. Aus Sicht der Verkehrssicherheit besteht hier der grösste Handlungsbedarf. Es ist allgemein bekannt, dass die Zahl der Unfälle und die Tragweite ihrer Auswirkungen in direktem Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit stehen. Bei Tempo 30 ist der Anhalteweg nur halb so lang wie bei 50 km/h, nämlich 13.5 statt 27.5 Meter. Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge für Zu-Fuss-Gehende reduziert sich bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h von 85 auf 10 Prozent (Broschüre innerorts Verkehrsberuhigung, ASTRA Bundesamt für Strassen, Bern, [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)). Damit ist die Massnahme der Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sehr effektiv. Inwieweit sie nicht verhältnismässig sein sollte, bleibt offen. Sicherlich ist sie gegenüber den (rechnerischen) 47 Sekunden Zeitverlust für das Befahren der St. Niklausstrasse (ca. 970 Meter mit 8.3 statt 13.9 m/sec) verhältnismässig.

### **E. 7.2**

Das Detailgutachten führt bezüglich Geschwindigkeit aus, für eine Tempo-30-Zone seien die gefahrenen Geschwindigkeiten an den Messstellen (3 Messstellen an der St. Niklausstrasse) zu hoch und es dürfe nicht davon ausgegangen werden, dass sie allein mit Signalisationsmassnahmen genügend abgesenkt werden könnten. Dies bedeute, dass für diese Strecken bauliche Massnahmen nötig seien (S. 7). Verschiedene solche, andernorts in der Stadt Solothurn auch schon angewandte und bewährte Massnahmen wurden empfohlen (S. 11 ff). Bezüglich Berliner Kissen wurde aus Akzeptanzgründen vorläufig darauf verzichtet, diese ins Projekt zu integrieren, ausdrücklich aber darauf hingewiesen, dass

damit die Erreichung des Ziels «reduziertes Geschwindigkeitsniveau» stark gefährdet sei. Falls sich dies bei der Erfolgskontrolle nach einem Jahr ergebe, was auf Grund der Erfahrungen zu vermuten sei, müssten wirksame Massnahmen ■ eben Berliner Kissen ■ ergriffen werden (S. 12, unten). Das Detailgutachten kommt zum Schluss, dass die vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit beitragen und empfiehlt die Realisation der flächendeckenden Tempo-30-Zone mit den skizzierten Massnahmen (S. 17). Einerseits akzeptiert das BJD das erstellte Detailgutachten ausdrücklich (s.o.), andererseits stellt es sich, wenn es ohne jegliche Begründung festhält, «weitere bauliche Massnahmen sind nötig», in der Schlussfolgerung diametral dagegen. Nach Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Genau dies hat das Detailgutachten angekündigt. Sollten bei der Wirksamkeitskontrolle die Geschwindigkeiten trotz der ergriffenen baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen immer noch massiv zu hoch sein, müssten weitere ■ wohl bauliche ■ Massnahmen ergriffen werden. Das Detailgutachten empfiehlt für diesen Fall die Berliner Kissen und erachtet diese als effizient. All dies wird sich aber erst zeigen, wenn die Tempo-30-Zone eingeführt und eine gewisse Zeit betrieben wird. Erst dann lassen sich Erfahrungen machen. Denn mit aller Deutlichkeit gilt festzuhalten: jeder Fall ist anders. Deshalb sind auch die von den Beschwerdegegnern ins Feld geführten Vergleiche mit andern Strassen und Tempo-30-Zonen (Langendorfstrasse, Schöngrünstrasse) und die Erfahrungen in andern Kantonen nicht sehr aussagekräftig und hier unbehelflich.

### **E. 7.3**

Gemäss dem Plan zur Auflage der Tempo-30-Zone verbleiben auf der St. Niklausstrasse praktisch sämtliche Fussgängerstreifen (Ausnahme beim Herrenweg). Die Beschwerdeführerin begründet dies mit der Sicherheit für Schulkinder und Fussgänger und stützt sich auf Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Die Vorinstanz ist auch hier unklar, wenn sie ausführt, die noch verbleibenden Fussgängerstreifen dürften angesichts der Fahrzeugfrequenzen in einer Tempo-30-Zone kaum noch zulässig sein. Ausnahmen würden eventuell die Fussgängerstreifen bei der Einmündung Fegetzallee und der östliche Streifen bei der Einmündung Frank-Buchser-Strasse bilden. Die Beschwerdegegner halten dafür, die Fussgängerstreifen seien nicht direkt beim Fegetzschulhaus, die Ausnahmeregelung komme nicht zum Tragen. Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen hält fest, dass die Anordnung von Fussgängerstreifen in der Zone unzulässig ist. In Tempo-30-Zonen (und nur hier) dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Eine solche Ausnahme liegt hier zweifellos vor. Die Kantonsschule Solothurn liegt zwischen dem Herrenweg und der St. Niklausstrasse und ist mit ca. 1800 Schülerinnen und Schülern die zweitgrösste Kantonsschule der Schweiz. Die Pädagogische Hochschule Solothurn (PH) beheimatet fünf verschiedene Institute, ist Teil der Pädagogischen Hochschule FHNW mit Standorten in Aarau, Basel, Liestal, Brugg-Windisch und eben Solothurn und liegt an der Oberen Sternengasse. Sie bietet zahlreiche Kurse für rund 300 Studierende an. Zuzufolge Platzmangels der Kantonsschule findet ein Teil des Unterrichts auch in den Räumlichkeiten der PH statt. Diese liegt ca. 400 Meter entfernt und wird in aller Regel zu Fuss erreicht. Der Weg führt über die St. Niklausstrasse und die meisten Schülerinnen und Schüler werden dafür die Übergänge bei

der Frank-Buchser-Strasse wählen. Direkt neben der Kantonsschule liegt das Primarschulhaus Fegetz mit derzeit 215 Schülerinnen und Schüler, inklusive Kindergarten. Es dürfte also weitherum keine Strasse geben, die so vielen Schülerinnen und Schülern als Teil ihres Schulwegs dient, wie die St. Niklausstrasse. Dabei ist der Schutz von Kindergartenkindern aus bekannten Gründen besonders wichtig. Durch die Belassung der Fussgängerstreifen auf der St. Niklausstrasse ist dieser Schutz für Schülerinnen und Schüler, aber auch für übrige Fussgänger gewährleistet. Dabei kann es keine Rolle spielen, dass die entsprechenden Fussgängerstreifen sich nicht unmittelbar beim Schulhaus befinden. Es geht schliesslich um den gesamten Schulweg. Von den derzeit 215 Kindern des Schulhauses Fegetz müssen 134, also rund zwei Drittel, die St. Niklausstrasse überqueren, um ins Schulhaus oder den Kindergarten zu gelangen. Nur der Vollständigkeit halber kann angefügt werden, dass auch der Fussgängerstreifen beim Kirchweg seine (Ausnahme-)Berechtigung hat, liegt doch das Alterszentrum Wengistein unmittelbar daneben. Hinzu kommt noch, dass das Belassen der Fussgängerstreifen durchaus auch positive Auswirkungen auf die Geschwindigkeiten haben kann, indem den Fussgängern der Vortritt gewährt und angehalten werden muss. Dies wird die Wirksamkeitskontrolle ergeben.

#### **E. 7.4**

Das BJD begründet die Ungleichbehandlung der Sammelstrassen bezüglich Geschwindigkeitsvorschrift damit, dass die Kantonsschule am Herrenweg und die PH an der Oberen Sternengasse liegen. Dies rechtfertigt das Belassen der bereits geltenden Tempo 30-Signalisation. Zu berücksichtigen sei zudem, dass Schüler der Kantonsschule teilweise in den Räumen der PH unterrichtet würden und folglich zwischen diesen Schulgebäuden hin- und herpendelten. Gerade der Schutz dieser pendelnden Schülerinnen und Schüler kann mit einer Temporeduktion und dem Belassen der Fussgängerstreifen besser erreicht werden. Zudem vergisst das BJD schlicht das Fegetzschulhaus, das direkt neben der Kantonsschule liegt und dessen Schülerinnen und Schüler zufolge des geringen Alters besonders schutzbedürftig sind. Eine Ungleichbehandlung der drei Sammelstrassen ist nicht gerechtfertigt. Dazu kommt, dass (immer noch) möglicher Fluchtverkehr zur Umfahrung der Bielstrasse / Konzertsalkreuzung auf der Route Herrenweg ■ St. Niklausstrasse ■ Obere Sternengasse nochmals verringert und diese Route mit durchgehender Einführung von Tempo-30 nochmals unattraktiver gemacht wird.

#### **E. 7.5**

Zu erwähnen bleibt noch, dass die Gemeinde Feldbrunnen ihren nördlich des Perimeters liegenden Ortsteil St. Niklaus bereits mit einer Tempo-30-Zone versehen hat. Dieser Ortsteil wird von Ortsunkundigen als Quartier der Stadt Solothurn wahrgenommen und der Beginn der Riedholzstrasse als Fortsetzung der St. Niklausstrasse. Unterschiedliche Tempi auf «derselben» Strasse machen keinen Sinn. Für den vorliegenden Fall entscheidend ist jedoch, dass die Wirkung einer grossflächigen Tempo-30-Zone zweifellos besser ist, als die Unterteilung in zwei Zonen, dies einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit und ■beruhigung, andererseits aber auch aus ökologischen, umweltgerechten Gründen.

#### **E. 8**

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2016 hielt die Stadt Solothurn an den gestellten Rechtsbegehren fest und nahm bloss noch Stellung zur Frage des Eintretens. Im Übrigen verwies sie auf die Begründung ihrer Beschwerde.

### **E. 8.1**

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone Hubelmatt ■ Fegetz ■ Blumenstein sollten folgende Ziele erreicht werden: Anpassen der Geschwindigkeit an die Quartiersituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Attraktivität des Strassenraumes steigern und verbessern der Wohnqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen, Steigern der Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren, Fluchtverkehr vermeiden, Nachvollziehbarkeit des Verkehrsregimes gewährleisten und Stabilität des Busbetriebes. Es ist zwar richtig, dass die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt werden (Philippe Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, Zürich/St. Gallen 2015, 2. Auflage, Art. 3 SVG N 13), der Gemeinde bleibt es jedoch unbenommen, mit ihrer Verkehrsplanung gleichzeitig weitere Ziele zu verfolgen. Dies ist Ausfluss ihrer Planungshoheit auf eigenem Gebiet. Für den vorliegenden Fall stehen die Verkehrssicherheit (Art. 108 Abs. 2 lit. a) und der Schutz bestimmter Strassenbenutzer (Art. 108 Abs. 2 lit. b) im Vordergrund. Wie oben aufgezeigt, werden durch die Einführung einer Tempo-30-Zone (unter Einbezug der St. Niklausstrasse) sowohl die Verkehrssicherheit, als auch der Schutz von Fussgängern, insbesondere von Schulkindern verbessert.

### **E. 8.2**

Es bleibt zu prüfen, ob die Massnahme verhältnismässig ist. Die Verkehrsanordnungen sollen am Massstab der Verhältnismässigkeit und Notwendigkeit gemessen werden. Es ist diejenige Massnahme zu wählen, die bei Erreichen des gewünschten Zwecks die Freiheit der Verkehrsteilnehmer am wenigsten einschränkt (Art. 107 Abs. 5 SSV). Bei funktionellen Verkehrsbeschränkungen besitzen die zuständigen Behörden indessen einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Zur Frage, ob eine bestimmte Massnahme im öffentlichen Interesse liege und verhältnismässig sei, auferlegen sich Rechtsmittelinstanzen mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und die Interessenabwägungen grösste Zurückhaltung (Philippe Weissenberger: Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich 2015, Rz 8 und 11 zu Art 3 SVG; Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.]: Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, Basel 2014, N 93 zu Art. 3 SVG). Die Beschwerdeführerin macht zu Recht geltend, die Tempo-30-Zone könne nur als Ganzes wirken, weshalb alle Strassen zwingend demselben Verkehrsregime unterworfen werden müssen. Nur wenn auch die St. Niklausstrasse mit Tempo 30 belegt wird, können die von ihr angestrebten Ziele tatsächlich auch erreicht werden. Eine mildere Massnahme, etwa eine zeitliche Beschränkung, ist nicht ersichtlich. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, muss die St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone mit einbezogen werden. Der Ausschluss, wie ihn das BJD angeordnet hat, ist nicht sinnvoll, insbesondere wären, nebst der Verkehrssicherheit, die Ziele Verkehrsberuhigung, Steigern der Wohn- und Lebensqualität und Vermeidung von Fluchtverkehr nicht zu erreichen. Das Aufteilen in zwei Tempo-30-Zonen wäre nicht verhältnismässiger, weil all die positiven Effekte auf der «teilenden» Strasse wegfallen würden und damit auch die Wirkung in den beiden angrenzenden Zonen vermindert würden. Dies muss hier umso mehr gelten, als bereits auf dem Herrenweg und der Oberen Sternengasse Tempo 30 gilt. Insgesamt kann die Verkehrssicherheit erhöht, die Wohn- und Lebensqualität und die Attraktivität des Strassenraums gesteigert und Fluchtverkehr vermieden werden. Private Interessen, welche entgegenstehen würden sind keine ersichtlich und werden von den Beschwerdegegnern auch nicht substantiiert geltend gemacht.

### **E. 8.3**

Bei diesem Ergebnis erübrigen sich Ausführungen zur Busvariante B, die in der Schlussabstimmung des Gemeinderates unterlegen ist. Insbesondere kann offen bleiben, ob sie allenfalls als mildere Massnahme der Variante C vorzuziehen gewesen wäre.

### **E. 9**

Über die Beschwerde kann ohne weitere Beweismassnahmen aufgrund der Akten entschieden werden. Grundsätzlich wird auf den angefochtenen Entscheid und die Rechtsschriften verwiesen. Wo nötig wird im Folgenden näher darauf eingegangen.

## **II.**

1.1 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). Die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und gemäss Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) ausdrücklich zur Beschwerde legitimiert.

1.2 Die Beschwerdegegner machen geltend, auf die Beschwerde sei nicht einzutreten, weil die Leiterin des Rechtsdienstes nicht befugt gewesen sei, innert Frist Beschwerde zu erheben, resp. die begründete Beschwerde nicht fristgerecht eingegangen sei.

Nach § 13 Abs. 2 Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG; BGS 124.11) ist der Gemeinderat befugt, die Gemeinde im Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsverfahren zu vertreten. Er kann diese Befugnis generell oder im Einzelfall an ein anderes Gemeindeorgan delegieren. Gemäss § 25 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (GO) ist die Gemeinderatskommission (GRK) zuständig für die Entscheidung über die Einreichung von Rechtsmitteln. Da die nächste Sitzung der GRK, an der ordentlich über das Traktandum entschieden werden konnte, nach Ablauf der 10-tägigen Beschwerdefrist angesetzt war, erhob die Leiterin Rechtsdienst innerhalb der Rechtsmittelfrist vorsorglich Beschwerde. Mit Beschluss vom 23. Juni 2016 wurde die vorsorgliche Beschwerde durch die GRK bestätigt und die Leiterin Rechts- und Personaldienst beauftragt und ermächtigt, namens der GRK die Verfügung des Bau- und Justizdepartementes (BJD) vom 11. Mai 2016 anzufechten und die Interessen der Stadt Solothurn zu vertreten. Dieses Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Ein anderes wäre zur ordentlichen Interessenwahrung der Gemeinde gar nicht denkbar. Für ein Gemeinwesen, auch wenn es professionell verwaltet wird, ist es faktisch unmöglich, innert zehn Tagen einen solchen Entscheid herbeizuführen. Schon allein die Information des Gemeinderates, resp. des zuständigen Organs dauert zwei/drei Tage. Dann muss das Geschäft traktandiert werden und oft findet eine politische Meinungsbildung dazu statt, die in die Parteien getragen wird. Schliesslich muss das zuständige Organ eingeladen werden, sich treffen und beschlussfähig sein. All dies dauert. Würde man auf der strikten Einhaltung der 10-Tages-Frist beharren, wie dies die Beschwerdegegner in ihren Anträgen verlangen, käme dies einer Rechtsverweigerung gleich. Der Stadt wäre es ja gar nie möglich, fristgerecht Beschwerde einzureichen. Es ist deshalb auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (in der Folge Beschwerdeführerin) einzutreten. Dies entspricht im Übrigen der langjährigen und unbestrittenen Praxis des Verwaltungsgerichts (vgl. dazu SOG 2010 Nr. 19 E. 1.c).

2. Bei der geplanten Verkehrsmassnahme «Tempo-30-Zone Hubelmatt ■ Fegetz ■ Blumenstein» gemäss Art. 2a und 22a der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.2) sowie

der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) handelt es sich um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG. 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 erwähnten Verordnung über die Tempo-30-Zonen geregelt (BGE 136 II 539; SOG 2013 Nr. 22 E. 5.1 mit Hinweisen). Demnach 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).

3.1 Zulässig ist die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten, welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich folgende Punkte umfasst: die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (a); einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft (b); eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (c); Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50 Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85)(d); Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche (e); Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen (f); eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (g). Lehre und Rechtsprechung sind sich einig, dass Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von den örtlichen Gegebenheiten abhängen. Die Anforderungen an das Gutachten sind deshalb von Fall zu Fall verschieden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV). Dabei spielt auch die

Vorgeschichte des Projektes eine Rolle (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1C\_206/2008 vom 9. Oktober 2008, E. 2.2 mit weiteren Hinweisen).

3.2 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass ein solches Gutachten im August 2014 durch die Firma Sigmaplan erstellt wurde. Das Gutachten, welches auf dem Rahmengutachten von 2006 basiert, genügt den gesetzlichen Anforderungen, dies wird auch von den Parteien und ausdrücklich von der Vorinstanz akzeptiert: «Im Detailgutachten vom 14. August 2014 erhielt der Gemeinderat der Stadt Solothurn zweifellos die erwähnten erforderlichen Grundlagen für die Beurteilung. Ein ausführlicheres Gutachten ist nicht notwendig» (angefochtener Entscheid C. 2., S. 3).

4. Im Weiteren unbestritten ist die Einführung der Tempo-30-Zone auf sämtlichen Erschliessungsstrassen der drei erwähnten Quartiere gemäss Auflage und auf den übrigen beiden Sammelstrassen (Herrenweg und Obere Sternengasse; beide bereits mit Tempo 30 versehen). Umstritten ist der Einbezug der St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone und die Aufhebung des Kein-Vortritts (neu demzufolge Rechtsvortritt) bei der Oberen Sternengasse.

#### **E. 9.1**

Die Beschwerde erweist sich somit als begründet; sie ist gutzuheissen: Der Entscheid vom 11. Mai 2016 des Bau- und Justizdepartements ist aufzuheben und die Verkehrsmassnahme Tempo-30-Zone Hubelmatt ■ Fegetz ■ Blumenstein gemäss Beschluss der Polizei Stadt Solothurn vom 4. September 2014 ist zu bestätigen. Darin eingeschlossen sind die Aufhebung des «Kein-Vortritt» und Einführung des Rechtsvortritts bei der Einmündung Obere Sternengasse und die Belassung der Fussgängerstreifen gemäss Auflageplan. Die Einmündung der Frank-Buchser-Strasse in die St. Niklausstrasse ist bereits als sogenannte Trottoirüberfahrt (vgl. Art. 15 Abs. 3 Verkehrsregelverordnung; VRV; SR 741.11) realisiert. Sie gilt demzufolge nicht als Einmündung. Im Auflageplan ist nichts anderes vorgesehen. Die Beschwerdeführerin wird also nur noch das bestehende, falsch ■ weil zu hoch ■ angebrachte Signal 3.02 (vgl. Art. 103 Abs. 3 SSV) und die Bodenmarkierungen zu entfernen haben. Damit zerfällt auch das letzte Argument der Beschwerdegegnerin ■ so es denn als solches gedacht war ■ zu Staub.

#### **E. 9.2**

Bei diesem Ausgang hat der Kanton Solothurn ein Drittel der Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu tragen, die auf CHF 1■500.00 festzusetzen sind. Die verbleibenden beiden Gruppen von Beschwerdeführern (Nrn. 2 und 3 einerseits ■ sowie Nrn. 4 bis 26 andererseits) haben die verbleibenden Kosten je zur Hälfte zu bezahlen. Der Beschwerdeführerin ist der geleistete Kostenvorschuss von CHF 2■000.00 zurück zu erstatten. Nach § 77 VRG werden den am verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren beteiligten Behörden in der Regel keine Parteientschädigungen zugesprochen. Die Beschwerdeführerin hat denn auch keine verlangt. Die Anträge der Beschwerdegegner auf Ausrichtung von Parteientschädigungen sind zufolge Unterliegens abzuweisen.

Demnach widerkannt:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen: Die Verfügung des Bau- und Justizdepartements vom 11. Mai 2016 wird aufgehoben und die Tempo-30-Zone Hubelmatt ■ Fegetz ■ Blumenstein (inkl. St. Niklausstrasse) wird genehmigt.

2. Die Beschwerdegegner Nr. 2 und Nr. 3 haben unter solidarischer Haftbarkeit insgesamt CHF 500.00 an die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen.

3. Die Beschwerdegegner Nrn. 4 bis 26 haben unter solidarischer Haftbarkeit insgesamt CHF 500.00 an die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen.

4. Die Anträge auf Ausrichtung von Parteientschädigungen werden abgewiesen.

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

Der Vizepräsident

Stöckli

Der Gerichtsschreiber

Schaad

Das vorliegende Urteil wurde vom Bundesgericht mit Urteil 1C\_121/2017 vom 18. Juli 2017 bestätigt.

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