

# SO\_GERICHTE VWBES.2017.98 vom 4. September 2017

SO Obergericht, 2017-09-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2017.98](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2017.98)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2017.98 du 4 septembre 2017

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2017.98 del 4 settembre 2017

## Erwägungen

### E. 1

Gestützt auf die Sanierungspflicht gemäss Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV, SR 814.41) liess das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) ein Lärmsanierungsprojekt über die Liestaler- und Seewenstrasse in Büren ausarbeiten. Gegen das Projekt erhob unter anderen der VCS, Sektion Solothurn, Einsprache mit dem Begehren, das Projekt sei zurückzuweisen und die bundesgerichtlich vorgeschriebene Lärmsanierung sei mit Massnahmen an der Quelle, also Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen, zu prüfen. Der Regierungsrat zog mit Beschluss Nr. 2017/284 vom 21. Februar 2017 im Wesentlichen in Erwägung, das Lärmsanierungsprojekt sei nach der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn angepasst worden. Dabei sei die Frage nach einer Temporeduktion anhand der Kriterien Sicherheit, Unfall, Verkehr, Umwelt und Strassencharakter mit der neuen Vollzugshilfe geprüft worden. Als Massnahme an der Quelle sei der Einbau eines lärmdämmenden Belages vorgesehen. Aufgrund des bestehenden Zustandes des Belages werde die Sanierung voraussichtlich im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes ab ca. 2030 vorgenommen. Somit sei bei beiden Strassenteilstücken die Einführung einer Temporeduktion weder zweckmässig noch verhältnismässig. Infolge dessen beschloss der Regierungsrat:

« 3.1 Die Einsprachen von [ ] und des VCS, Sektion Solothurn, werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

3.2 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Liestaler- und Seewenstrasse in Büren wird genehmigt.

3.3 Die heutigen Beläge sind noch intakt. Bei einer Belagssanierung (ca. 2030 bis 2035) sind innerorts lärmdämmende Beläge mit einer minimalen Endzeitwirkung von 2 dB (gemäss dem Modellbelag) zu verwenden.

3.4 Bei 18 Liegenschaften sowie bei 12 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:

- Liestalerstrasse Nrn. 4, 6, 9, 16, 21 und 57

- Schlossmatt Nr. 1

- Seewenstrasse Nrn. 2, 4, 7, 8, 10, 12/12a, 13, 17, 19, 20 und 22

- Parzellen Nrn. 366, 386, 1454, 1978, 1980, 1981, 1985, 2062, 2434, 2459, 2548 und 2998.

3.5 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, das Sanierungsprojekt entsprechend den finanziellen Möglichkeiten im Rahmen des Strassenbauprogrammes zu

realisieren. »

## **E. 2**

Gegen diesen Beschluss gelangte der VCS, Sektion Solothurn, mit Eingabe vom 10. März 2017 ans Verwaltungsgericht mit folgenden Anträgen: Ziffern 3.2, 3.4 und 3.5 des angefochtenen Entscheids seien aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zur Neubeurteilung zurückzuweisen. Es solle eine Temporeduktion auf 30 km/h im Ortskern von Büren auf der Liestaler- und Seewenstrasse zwischen der Bushaltestelle «Büren Unterdorf» und der Bushaltestelle «Büren Gemeindehaus» verfügt werden. Die beiden Strassenteilstücke, welche für die Beurteilung der neuen kantonalen Vollzugshilfen gewählt wurden, seien sachgerechter abzugrenzen. Die Kriterien zur Beurteilung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme seien im Sinne der VCS-Stellungnahme «Vollzugshilfe des Kantons Solothurn zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten» (VZH-SO) von Rechtsanwalt Dr. iur. B. \_\_ zu überarbeiten; unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten des Beschwerdegegners.

### **E. 2.1**

Bei der Gewährung von Erleichterungen wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen. Es handelt sich um eine Ausnahmebewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll. Die Gewährung von Erleichterungen soll nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv gehandhabt werden und setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft werden und die für und gegen die Massnahmen sprechenden Interessen umfassend gegeneinander abgewogen werden (Urteile 1C\_589/2014 des Bundesgerichts vom 3. Februar 2016, E. 2.1; 1C\_74/2012 vom 19. Juni 2012 E. 3.1; 1C\_496/2009 vom 16. Juli 2010 E. 3.1, in: URP 2010 S. 729; RDAF 2011 I S. 468; Urteil 1C\_45/2010 vom 9. September 2010 E. 2.1, in: URP 2010 S. 625; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1251/2012 vom 15. Januar 2014 E. 29.3 f., in: URP 2015 S. 27; VGE 100.2014.208 vom 23. Mai 2016 in: BVR 2016 S. 340 ff. und URP 2017 S. 310 ff.). Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig scheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden (Urteil 1C\_74/2012 vom 19. Juni 2012 E. 3.1).

### **E. 2.2**

Gemäss Dispositiv-Ziffer 3.4 des angefochtenen Beschlusses werden die Immissionsgrenzwerte bei 18 Liegenschaften sowie bei 12 unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen «auch nach der Sanierung» überschritten. Für diese Grundstücke hat der Regierungsrat darum Erleichterungen nach Art. 14 LSV gewährt. Zur Begründung für die Erleichterungen werden im Lärmsanierungsprojekt einerseits die mangelnde Realisierungsmöglichkeit von Lärmschutzwänden (aufgrund der Erschliessung der betroffenen Gebäude), deren ungenügende Wirkung (mittlere Wirkung bei einer Lärmschutzwand mit vertretbarer Höhe geringer als 5 dBA) und der Widerspruch zum Ortsbildschutz in der Kern- und Kernerweiterungszone genannt. Bei unbebauten Parzellen, bei denen eine allfällige Aufteilung möglich und die zukünftige Erschliessung sowie architektonische Gestaltung noch nicht bestimmt seien, sei eine Lärmschutzwand nicht sinnvoll. Wo die genannten Gründe nicht entgegenstanden, wurde die Wirkung einer

Lärmschutzwand geprüft. Die Minderungswirkung sei mit vertretbarer Höhe jeweils niedriger als 5 dB. Zudem beschränke sich die Wirkung auf das Erdgeschoss der Einfamilienhäuser. Die Wirksamkeit stehe damit in einem ungünstigen Verhältnis zu den Kosten (> CHF 5'000.00 pro Person und Dezibel).

Im Rahmen des ordentlichen Strassenunterhalts sei frühestens im Jahre 2035 eine Belagssanierung auf der Seewenstrasse, Abschnitt 98000400+175 ■ 98000420+52, und auf der Liestalerstrasse, Abschnitt 98000420+52 ■ 9800480+120, vorgesehen. Die damit erreichbare Lärminderung ist aus Anhang 2 des Lärmsanierungsprojekts (LSP) ersichtlich. Verbleiben würden die bereits erwähnten 18 Gebäude und 12 unbebauten Parzellen. Anhang 9 des LSPs beinhaltet sodann eine detaillierte Zusammenstellung der Erleichterungsanträge. Möglich wäre nach den einzelnen Formularen eine Belagssanierung, eine Geschwindigkeitsbegrenzung, eine Lärmschutzwand oder Schallschutzfenster/Lüfter. Die Ankreuzung einer Massnahme wurde jedoch generell unterlassen. Im Dispositiv des angefochtenen Regierungsratsbeschlusses geht indes hervor, dass bei einer Belagssanierung innerorts lärm-dämmende Beläge mit einer minimalen Endzeitwirkung von -2 dB (gemäss Modellbelag) zu verwenden seien. Die Bezeichnung «innerorts» ist im Hinblick auf das LSP insofern verfehlt, da gerade aus diesem selber ersichtlich ist, dass zwischen den Objektnummern 139 bis 99 keine Belagssanierung vorgesehen ist (vgl. Anhang 3.2). Sanierungs-massnahmen sind somit für diesen Strassenabschnitt keine ersichtlich. Wie bereits im Urteil des Verwaltungsgerichts vom 22. Juli 2014 E. 3.2 (VWBES.2013.406) erläutert, stellt die blosser Genehmigung des Lärmsanierungsprojekts und die Gewährung von Erleichterungen keine Sanierung im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen dar. Für den restlichen Strassenabschnitt ist zwar aus dem LSP selber eine geplante Belagssanierung ersichtlich. Eine verbindliche Frist, bis wann die Massnahme realisiert sein muss, fehlt aber. Gemacht wird lediglich eine Circa-Angabe für die Jahre 2030-2035. Es ist noch nachvollziehbar, dass ein noch intakter Belag nicht per sofort ersetzt werden soll. Trotzdem ist aber auch in diesem Fall zumindest ein verbindlicher Endzeitpunkt für die Belagssanierung festzulegen. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass die bundesrechtlich festgesetzte Frist für die Sanierung von Strassen, welche auf den 31. März 2018 datiert ist (Art. 16 Abs. 2 USG i.V.m. Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV), nicht eingehalten wird.

### **E. 2.3**

Hinzu kommt, was das Verwaltungsgericht des Kantons Bern in einem ähnlich gelagerten Fall in Erwägung gezogen hat (VGE 100.2014.208 vom 23. Mai 2016 E. 7.3.2, publ. in BVR 2016 S. 340 ff. und URP 2017 S. 310 ff.) und was auch vorliegend zu beachten ist: Zwar erscheint es grundsätzlich gerechtfertigt, in die Prüfung der Verhältnismässigkeit bis zu einem gewissen Grad auch den Zustand des bestehenden Belags einzubeziehen. Es ist jedoch immer das Lärm-minderungspotential zu berücksichtigen. Kann eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden, tritt das Argument der fehlenden Amortisation des bestehenden Belags in den Hintergrund.

### **E. 2.4**

Der angefochtene Beschluss vermag somit den Anforderungen an eine Sanierung im Sinne von Art. 16 USG und Art. 13 ff. LSV in der vorliegenden Form schon in Bezug auf die geplanten Belagssanierungen nicht zu genügen. Ein weiterer Mangel kommt hinzu, wie sogleich zu zeigen ist.

3. Die Beschwerdeführerin beantragt eine Überarbeitung der kantonalen Vollzugshilfe zur Beurteilung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen. Sie stützt sich dazu auf eine Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. iur. B.\_\_\_\_, [ ], aus dem Jahr 2015. Die heutige Vollzugshilfe sei nicht nachvollziehbar und es bestehe noch immer Handlungsbedarf.

### **E. 3**

Das Bau- und Justizdepartement (BJD), v.d. das AVT, beantragte namens des Regierungsrats am 29. März 2017 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge, soweit darauf einzutreten sei.

#### **E. 3.1**

Das Verwaltungsgericht stellte am 22. Juli 2014 in VWBES.2013.406 klar, dass nicht in jedem Fall automatisch ein Gutachten zum Thema Geschwindigkeitsreduktion eingeholt werden müsse. Werde auf die Einholung eines Gutachtens verzichtet, seien aber selbst in einer «Grobanalyse» detaillierte Abklärungen nötig. Angelehnt werden könne dabei etwa an die «Vollzugshilfe Temporeduktion auf Kantonsstrassen Kanton Aargau». Infolge dieses Entscheides liess das AVT die Vollzugshilfe des Kantons Solothurn zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten ausarbeiten. Damit solle beurteilt werden, ob Tempo 30 als Massnahme im Lärmsanierungsprojekt berücksichtigt werde oder ob die Ausarbeitung eines Gutachtens notwendig sei. Auf dieser Vollzugshilfe basiert nun auch das Lärmsanierungsprojekt in Büren.

#### **E. 3.2**

Die vom Büro A.\_\_\_\_ AG erarbeitete Vollzugshilfe des Kantons Solothurn stellt in einem ersten Schritt die fünf Kriterien Sicherheit, Unfall, Verkehr, Umwelt und Strassencharakter auf, anhand derer geprüft wird, ob die Umsetzung von Tempo 30 eindeutig realisierbar sei (grün) oder nicht (rot) oder ob, im Falle keiner eindeutigen Einordnung (orange), ein Fachgutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) erstellt werden müsse. Die Vollzugshilfe des Kantons Solothurn weist Ähnlichkeit zur «Vollzugshilfe Temporeduktion auf Kantonsstrassen Kanton Aargau» auf, indem sie die dort enthaltenen Aspekte aufgreift und wenige zusätzliche Faktoren beinhaltet. In der Vollzugsordnung des Kantons Solothurns wird somit neu eine Abwägung aller Themen vorgenommen. Auch wenn einzelne Kriterien noch immer nicht zu überzeugen vermögen ■ namentlich ist nicht notwendig, dass die Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Anwohnersignifikant reduziert werden kann oder dass Lärmklagen von Anwohner vorliegen ■ ist die neue Vollzugshilfe des Kantons Solothurn grundsätzlich ein geeignetes Mittel für die Abwägung der Notwendigkeit eines Gutachtens. Sie ist nachvollziehbar, weshalb sich eine Überarbeitung der Kriterien zur Beurteilung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen momentan nicht aufdrängt. Das diesbezügliche Begehren ist abzuweisen.

Was allerdings zu bemängeln ist, ist die Auswertung der Ergebnisse durch die Vorinstanz:

4. Die Vorinstanz bringt zu Tempo 30 vor, bei der Liestalerstrasse bringe die Einführung von Tempo 30 hinsichtlich des Kriteriums Umwelt einen Nutzen. Aufgrund der bestehenden Linienführung (beengte Strassenverhältnisse und kurviger Verlauf) werde die Geschwindigkeitsdifferenz kaum 20 km/h betragen (Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h), was die Wirkung verringere. Weiter sei die Liestalerstrasse eine verkehrsorientierte Strecke ohne Unfallschwerpunkte und mit genügend sicheren

Fussgängerverbindungen. Die gleiche Argumentation gelte für die Seewenstrasse. Als Massnahme an der Quelle werde der Einbau eines lärm-dämmenden Belages voraussichtlich im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes ab ca. 2030 vorgenommen. Somit sei bei beiden Strassenteilstücken die Einführung einer Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig.

#### **E. 4**

Mit Replik vom 24. April 2017 hielt der VCS, Sektion Solothurn, an seinen Rechtsbegehren fest.

##### **E. 4.1**

Dass Temporeduktionen bei stark befahrenen Strassen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und damit einhergehend auch zu deutlich wahrnehmbaren Lärm-minderungen beitragen können, hat das Verwaltungsgericht mit Blick auf diverse Erfahrungen in den Entscheiden VWBES.2013.143 (SOG 2013 Nr. 22) und VWBES.2013.406 (SOG 2014 Nr. 18) aufgezeigt. Darauf ist nochmals vertieft einzugehen: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) führt in seinem Faktenblatt «Strassenlärm an der Quelle bekämpfen» vom 29. April 2014 aus, die Herabsetzung der Geschwindigkeit sei eine einfache Massnahme, um den Strassenverkehr leiser zu machen. So verringere Tempo 30 etwa die Lärmemissionen im Vergleich zu Tempo 50 um zwei bis drei dB(A) (<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/at-tachments/34612.pdf>). Auch in Deutschland wurden unterschiedliche Versuche mit der Einführung von Tempo 30 gemacht. Namentlich in Berlin wurde an verschiedenen Orten nachts Tempo 30 angeordnet. Die Lärm-minderungen lagen im Bereich von 0.6 dB(A) bei guter Fahrbahnoberfläche, bis 2.1 dB(A) bei schlechter Fahrbahnfläche. In Jena wurde 2010 zur Reduktion der nächtlichen Lärmimmissionen auf der Bundesstrasse Tempo 30 eingeführt. Dort waren die Resultate etwas besser als in Berlin, es konnten Reduktionen um 2 dB(A) gemessen werden, die Häufigkeit hoher Schalldruckpegel reduzierte sich um etwa die Hälfte. Am positivsten waren die Ergebnisse in Freiburg in Breisgau, wo mit Tempo 30 statt 50 Pegelreduzierungen im Bereich von 3.1 dB(A) nachgemessen wurden (Zusammenstellung bei Beat Obrist, a.a.O., Ziff. 3). Inzwischen liegen auch für die Schweiz weitere Erhebungen vor: Im Rahmen einer Masterarbeit wurdender Verkehr und das Fahrverhalten bei der Einführung von Tempo 30 auf einer Versuchsstrecke, dem Geissensteinring in Luzern, untersucht (Beat Obrist, Lärmsanierung an der Quelle durch Tempo 30, Fachhochschule Nordwestschweiz, 4. Dezember 2013, abrufbar im «Vollzugsordner» <http://www.cerclebruit.ch>). Indem der Autor die Resultate aus seinem Versuch mit den bereits vorliegenden Studienergebnissen verglich, gelangte er zum Schluss, der Effekt von Tempo 30 sei nur schwierig zu verallgemeinern. Sowohl die örtlichen Gegebenheiten, der Verkehr in der Ausgangssituation (Verkehrsmenge, effektive Geschwindigkeiten), die sorgfältige Planung wie auch die effektiv erzielte Geschwindigkeitsreduktion seien wesentliche Faktoren, die bei der Beurteilung mitberücksichtigt werden müssten (a.a.O. S. 5 und S. 50).

Und wie das Verwaltungsgericht des Kantons Bern in seinem Entscheid vom 23. Mai 2016 (VGE 100.2014.208) in E. 4.4 zitiert, zeigen gemäss der im Jahr 2015 herausgegebenen Publikation «Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Grundlagenpapier zu Recht ■ Akustik ■ Wirkung» der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (einsehbar unter: <http://www.cercle-bruit.ch>), Rubriken «Vollzugsordner/3 Strassenlärm/3.18

Geschwindigkeitsbegrenzung», nachfolgend Grundlagenpapier) sowohl messtechnische Untersuchungen als auch die von den Berechnungsmodellen vorausgesagten Pegelminderungen, dass die Reduktion der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h relevante Immissionspegelminderungen zur Folge habe, zumindest wenn das tiefere Geschwindigkeitsniveau auch sichergestellt bzw. von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern eingehalten werde. Durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h könne eine Lärminderung von rund 3 Dezibel für den Mittelungspegel erzielt werden, wobei dies das maximal mögliche Potenzial darstelle (S. 22 Ziff. 4.6). Dies lässt darauf schliessen, dass ein Lärminderungspotenzial vorhanden ist, das über dem von der Vorinstanz angenommenen liegt. Daraus ergibt sich aber auch, dass ein zu schematisches Vorgehen bei der Beurteilung möglicher Temporeduktionen nicht zielführend ist.

#### **E. 4.2**

Trotz der geplanten Belagssanierung würden nach Anhang 9 des LSP im Jahre 2030 immer noch 18 Liegenschaften sowie 12 Parzellen die Immissionsgrenzwerte überschreiten. Dem Kriterienkatalog zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten (Anhang 8) ist zu entnehmen, dass sowohl für die Liestaler- als auch für die Seewenstrasse bei Tempo 30 eine wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels um ca. -1.6 dB erreicht werden könnte. Würde man Tempo 30 umsetzen, würde der Immissionsgrenzwert aufgrund der summarischen Schätzung noch bei 11 der erwähnten 18 Liegenschaften und bei fünf der ursprünglich 12 Parzellen überschritten. Diese verbleibende Überschreitung läge bei acht Liegenschaften und bei vier Parzellen nur noch bei 0.4 dB(A). Mit Blick auf das in E. 4.1 erwähnte Grundlagenpapier dürfte allenfalls gar mit noch grösseren Lärminderungen gerechnet werden. Auf jeden Fall könnte mit Tempo 30 eine wirksame und sicher raschere Lärmreduktion erreicht werden als mit der geplanten Belagssanierung in weiter Ferne. Das Vorgehen wäre zweck- und verhältnismässig. In Anbetracht des Verlaufs der Strasse mit dem auffälligen «Knick» im Dorfkern ist nämlich eine Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h (zumindest auf einer beträchtlichen Strecke) durchaus denk- und machbar. Im Anhang zum LSP wird denn der enge, kurvige Strassenverlauf auch ausdrücklich erwähnt, allerdings als Argument gegen Tempo 30. Dabei hätte diese Sanierungsmassnahme den zusätzlichen Vorteil, dass sie fristgerecht bis zum 31. März 2018 umgesetzt werden könnte. Die Vorinstanz selber geht davon aus, dass die heute zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgrund der Strassenverhältnisse kaum ausgefahren werde. Lärmässig fallen nicht in erster Linie die PhasennachErreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ins Gewicht, sondern vielmehr die lärmintensiveren Beschleunigungs- und Bremsphasen. Es sind die Einzelereignispegel, die massgeblich sind für die Lästigkeit des Lärms und insbesondere auch für die Qualität des Schlafs (Grundlagenpapier, Ziff. 5.4 S. 29). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommt es öfter zu derartigen Beschleunigungen und Abbremsungen, die zudem lauter und länger anhaltend sind, als bei einer zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h, die allenfalls auch nur zu bestimmten Zeiten (nachts) angewendet werden könnte. Zusätzlich ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf den Busverkehr weniger dramatisch sein dürften, als oft befürchtet. Wie das Verwaltungsgericht bereits in E. 4.3 von VWBES.2013.406 festgehalten hat, sank in Münsingen etwa die Durchfahrtszeit aufgrund einer Verstetigung des Verkehrs trotz Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von über 2.5 Minuten auf unter 2 Minuten (siehe auch Beat Obrist, a.a.O., S. 14).

#### **E. 4.3**

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die Möglichkeit einer Lärminderung mittels Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der vorliegenden Daten nicht ausgeschlossen werden kann, sondern im Gegenteil sehr plausibel scheint. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit muss deshalb als mögliche Sanierungsmassnahme mittels Gutachten (vgl. dazu SOG 2013 Nr. 22) eingehender geprüft und abgeklärt werden. Ohne hinreichende Kenntnis über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung sinngemäss überwiegende Interessen an der Gewährung von Erleichterungen zu bejahen, widerspricht Art. 14 Abs. 1 LSV.

## **E. 5**

Die Beschwerde ist demnach im Hauptantrag begründet, sie ist diesbezüglich gutzuheissen. Der angefochtene Entscheid erfüllt die Anforderungen an eine Sanierungsverfügung nicht und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2017/284 vom 21. Februar 2017 ist aufzuheben. Das BJD hat namens des Regierungsrats verbindlich aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen welche Strassenabschnitte in Büren bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt saniert werden müssen. Vertieft zu prüfen ist in diesem Zusammenhang mittels Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV; 741.21) die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Sollte sich die Einführung von Tempo 30 wider Erwarten als unverhältnismässig und/oder nicht zielführend erweisen, ist zusätzlich zu den bisherigen Abklärungen eine Belagssanierung auf dem Abschnitt zwischen Objektnummer 139 bis 99 zu prüfen. Dies wurde bisher unterlassen. Gleichzeitig wird auch festzulegen sein, wie die Sanierung mittels lärmdämmender Strassenbeläge erreicht werden soll. Dabei wird insbesondere der Zeitpunkt der Belagserneuerung genauer benannt werden müssen: Kann eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation bereits vor Ablauf der Lebensdauer des bestehenden Belags erreicht werden, tritt das Argument der fehlenden Amortisation in den Hintergrund. Entsprechend anzupassen und zu nennen sind die Liegenschaften, bei welchen letztendlich Erleichterungen gewährt werden sollen.

Abzuweisen ist jedoch der Antrag der Beschwerdeführerin, wonach die Vollzugshilfe zu Tempo 30 zu überarbeiten sei. Im Augenblick besteht dafür kein dringlicher Handlungsbedarf.

6. Die Kosten des Verfahrens werden auf CHF 1'500.00 festgelegt. Sie sind gemäss Art. 77 Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG, BGS 124.11) i.V.m. Art. 106 Abs. 2 ZPO (Schweizerische Zivilprozessordnung, SR 272) nach dem Ausgang des Verfahrens aufzuerlegen. Obsiegt keine Partei vollumfänglich, werden die Kosten auf die Parteien im Verhältnis zu Obsiegen und Unterliegen verteilt. Vorliegend ist die Beschwerdeführerin mit ihren Anträgen zu ca. 2/3 durchgedrungen und hat demzufolge die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht im Umfang von 1/3 d.h. CHF 500.00 zu bezahlen. Die restlichen Kosten sind vom Staat zu tragen.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2017/284 vom 21. Februar 2017 wird aufgehoben.

2. Das Verfahren wird an die Vorinstanz zurückgewiesen. Diese hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen in Büren an welchen Strassenabschnitten bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind. Vorab vertieft zu prüfen ist mittels Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 SSV die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Sollte eine Geschwindigkeitsherabsetzung als Sanierungsmassnahme

nicht in Frage kommen, ist aufzuzeigen, wie und bis wann die Sanierung mittels lärmdämmender Strassenbeläge erreicht werden soll. Insbesondere ist zusätzlich eine Belagssanierung auf dem Abschnitt zwischen Objektnummer 139 bis 99 zu prüfen. Danach sind die Grundstücke neu zu benennen, bei welchen Erleichterungen im Sinn von Art. 14 LSV gewährt werden sollen.

3.Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

4.Die Beschwerdeführerin hat an die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht CHF 500.00 zu bezahlen. Die restlichen Kosten trägt der Kanton Solothurn.

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

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Scherrer Reber

Die Gerichtsschreiberin

Droeser

#### **E. 6**

Die Kosten des Verfahrens werden auf CHF 1'500.00 festgelegt. Sie sind gemäss Art. 77 Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG, BGS 124.11) i.V.m. Art. 106 Abs. 2 ZPO (Schweizerische Zivilprozessordnung, SR 272) nach dem Ausgang des Verfahrens aufzuerlegen. Obsiegt keine Partei vollumfänglich, werden die Kosten auf die Parteien im Verhältnis zu Obsiegen und Unterliegen verteilt. Vorliegend ist die Beschwerdeführerin mit ihren Anträgen zu ca. 2/3 durchgedrungen und hat demzufolge die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht im Umfang von 1/3 d.h. CHF 500.00 zu bezahlen. Die restlichen Kosten sind vom Staat zu tragen.

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