

# **SO\_GERICHTE VWBES.2018.448 vom 5. November 2018**

SO Obergericht, 2018-11-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_VWBES.2018.448](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2018.448)

FR: SO\_GERICHTE VWBES.2018.448 du 5 novembre 2018

IT: SO\_GERICHTE VWBES.2018.448 del 5 novembre 2018

## **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 (LSP) für die Haupt-, die Galmis- und die Obere Steingrubenstrasse in Rüttenen ausarbeiten. Während der Auflagefrist vom 9. April 2018 bis 8. Mai 2018 ging eine Einsprache des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, ein. Der VCS verlangte die Rückweisung des Projekts und die Umsetzung der bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung durch Massnahmen an der Quelle. Insbesondere forderte er, die Lärmsanierung auf der Hauptstrasse sei zwischen den beiden Bushaltestellen Rüttenen Dorf und Rüttenen Endstation (bzw. Übergang Galmisstrasse-Hauptstrasse) mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 umzusetzen.

### **E. 2**

Mit Beschluss vom 5. November 2018 (RRB Nr. 2018/1737) wies der Regierungsrat die Einsprache ab. Das AVT werde als Lärmsanierungsmassnahme auf der Hauptstrasse, zwischen der Einmündung Feldstrasse und der Einmündung Forstweg, einen lärm-dämmenden Belag (SDA 4-12) mit einer Endwirkung von -3 Dezibel im Jahr 2021 einbauen. Diese Massnahme dränge sich auf, da auf halber Länge der Bach ausgedolt und deshalb die Strasse mit einem neuen Deckbelag versehen werde. Es mache daher Sinn, den lärm-dämmenden Belag auf den kritischen Bereich auszuweiten, zumal der bestehende Belag sein kritisches Alter bereits erreicht habe. Mit dieser Massnahme könnten neun weitere Liegenschaften geschützt werden. Nach Absprache mit der Gemeinde Rüttenen werde das Strassenbauprojekt zur Sicherung der Quelle auf der Galmisstrasse erweitert und die bestehende Insel, die als Einfahrtstor geplant gewesen sei, vergrössert und damit der Einfahrtskurvenradius verkleinert. Mit dieser Massnahme und der Ausweitung des Innerortsgeschwindigkeitsregimes werde eine Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Schulhäuser erwartet. Gleichzeitig habe das AVT Geschwindigkeitsmessungen in Auftrag gegeben. Je nach Ausgang der Ergebnisse würden weitergehende Massnahmen geprüft und allenfalls umgesetzt, dies in Absprache mit der Gemeinde.

Als weitere LSP-Massnahme ist gemäss dem zitierten Regierungsratsbeschluss auf der Oberen Steingrubenstrasse der Einbau eines lärm-dämmenden Belags (SDA 8-12) im Jahr 2024 vorgesehen. Bei 15 Liegenschaften mit Immissionsgrenzwertüberschreitung auch nach der Sanierung gewährte der Regierungsrat Erleichterungen nach Art. 14 LSV.

### **E. 3**

Dagegen gelangte der VCS, Sektion Solothurn, am 22. November 2018 ans Verwaltungsgericht und beantragte, das LSP sei zurückzuweisen. Die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung sei mit Massnahmen an der Quelle, also

Verkehrsberuhigungsmassnahmen, umzusetzen. Insbesondere sei die Lärmsanierung auf der Hauptstrasse ab der Bushaltestelle Rüttenen Dorf bis nach der Bushaltestelle Rüttenen Endstation (bzw. Übergang Galmisstrasse/Hauptstrasse) mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 umzusetzen. Der Lärmverminderung und dem Sicherheitsgewinn, insbesondere für die Schulkinder, seien in diesem LSP besondere Beachtung zu schenken. Die Beurteilungspunkte des Kriteriums Sicherheit, welche in der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von LSP auf Seite 8, 3.3.2., aufgeführt sind, seien zu berücksichtigen.

### **E. 3.1**

Bei der Kantonsstrasse in Rüttenen handelt es sich um eine bestehende ortsfeste Altanlage im Sinn von Art. 7 Abs.

### **E. 3.2**

Werden Erleichterungen gewährt, wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen. Es handelt sich um eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung ■ wie der Beschwerdeführer zu Recht ausführt ■ 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 des Bundesgerichts 1C\_117/2017, 1C\_118/2017 vom 20. März 2018 E. 3.1; 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.1; 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.1 in: URP 2016 S. 319; RDAF 2017 I S. 423). Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projiziert 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. 4**

Das instruierende Bau- und Justizdepartement nahm am 4. Dezember 2018 namens des Regierungsrats Stellung zur Beschwerde und schloss auf Abweisung, da eine Lärmsanierung mit Massnahmen an der Quelle vorgesehen sei. Die Wirkung lärmdämmender Beläge sei schweizweit anerkannt und wirksamer als Temporeduktionen, zumal aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen (durchschnittlich unter 40 km/h) die damit zu erzielende Wirkung minimal sein dürfte.

### **E. 4.1**

Dispositiv-Ziff. 3.4 des angefochtenen Beschlusses hält fest, bei 15 Liegenschaften würden die Immissionsgrenzwerte (IGW) auch nach der Sanierung überschritten, so dass dafür Erleichterungen nach Art. 14 LSV gewährt würden. Es handelt sich um neun Liegenschaften an der Haupt-, eine an der Kreuzen- und fünf an der Oberen Steingrubenstrasse. Laut LSP (Lärmsanierungsprojekt vom 5. Juli 2016 der Firma WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn) wurden im Rahmen einer Massnahmenstudie die möglichen Sanierungsmassnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Ersatz der heutigen Strassenbeläge, Schallhindernisse und planerische Massnahmen untersucht. Weitere Massnahmen mit Ausnahme des Belagsersatzes hätten verworfen werden müssen; insbesondere kämen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände) aufgrund ungenügender Wirkung oder der Beeinträchtigung der Erschliessung nicht in

Frage (S. 3). Den einzelnen Erleichterungsanträgen in Anhang E des LSP kann für jede Liegenschaft detailliert entnommen werden, dass die mangelnde Realisierungsmöglichkeit von Lärmschutzwänden (aufgrund der Erschliessung der betroffenen Gebäude) und/oder deren ungenügende Wirkung (mittlere Wirkung bei einer Lärmschutzwand mit vertretbarer Höhe geringer als 5 dB(A)) ausschlaggebend für den Sanierungsantrag war. Zudem wurde der Kosten-Nutzen-Faktor als ungenügend erachtet.

#### **E. 4.3**

Wie bereits in mehreren Urteilen des Verwaltungsgerichts festgehalten (zuletzt VWBES.2017.98 vom 4. September 2017, Büren; VWBES.2013.406 vom 22. Juli 2014, Nunningen), stellt die blossige Genehmigung des Lärmsanierungsprojekts und die Gewährung von Erleichterungen keine Sanierung im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen dar. Unbesehen der Tatsache, dass Belagssanierungen sicher ein taugliches Mittel zur Lärminderung sind, fehlt wiederum eine verbindliche Frist, bis wann die Massnahme realisiert sein muss. Im LSP von 2016 wird auf S. 22 der Zeitplan für die Durchführung der Massnahmen erläutert. Gemäss Mehrjahresprogramm sei der Belagsersatz in der Oberen Steingrubenstrasse voraussichtlich im Jahr 2020, in der Hauptstrasse erst nach 2025, ungefähr im Jahr 2030, vorgesehen. S. 19 wird ersichtlich, dass für den Zeitpunkt des Belageinbaus wie im Fall Büren wiederum auf den Zustand des heutigen Belags abgestellt wird: So wird ausgeführt, die Obere Steingrube werde voraussichtlich im Jahr 2020 vom Belagszustand her kritisch. Ein Ersatz dränge sich in dieser Zeit auf. Bei der Hauptstrasse wird der Zustand des Belags erst im Jahr 2030 als kritisch eingeschätzt. Der Situationsplan 1:500 «Rüttenen, Hauptstrasse und Galmisstrasse, Lärmsanierungsprojekt mit Sanierungsmassnahmen» vom 6. Dezember 2016 führt im Titel den Sanierungshorizont 2034 auf. In Dispo-Ziff. 3.2 des angefochtenen Beschlusses heisst es dann immerhin für die Hauptstrasse zwischen den Einmündungen Feldstrasse und Forstweg: «Der Einbau dieses Belages [mit einer Endwirkung von -3 dB(A)] ist im Jahr 2021 vorgesehen». Aus den Erwägungen geht hervor, dass die Belagssanierung im Zusammenhang mit der geplanten Bachausdolung entlang der Hauptstrasse erfolgen soll. Dies macht sicher Sinn. Und es ist durchaus nachvollziehbar, dass ein noch intakter Belag nicht per sofort ersetzt werden soll. Trotzdem ist auch ■ wie vom Verwaltungsgericht ebenfalls bereits in VWBES.2017.98 ausgeführt ■ in diesem Fall zumindest ein verbindlicher Endzeitpunkt für die Belagssanierung festzulegen, erst recht, nachdem die bundesrechtlich festgesetzte Frist für die Sanierung von Strassen, welche auf den 31. März 2018 datiert war (Art. 16 Abs. 2 USG i.V.m. Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV), mittlerweile abgelaufen ist. Letztlich fehlt auch für die Belagssanierung der Oberen Steingrubenstrasse eine verbindliche End-Frist. Wiederum wird die Formulierung: «Als weitere Massnahme ist auf der Oberen Steingrubenstrasse der Einbau eines lärmdämmenden Belages (SDA 8-12) im Jahr 2024 vorgesehen» verwendet.

#### **E. 4.4**

Der angefochtene Beschluss vermag somit wiederum den Anforderungen an eine Sanierung im Sinne von Art. 16 USG und Art. 13 ff. LSV bezüglich der Belagssanierungen nicht zu genügen, auch wenn die Fristen in diesem Fall kürzer angesetzt sind als etwa im bereits zitierten Urteil Büren. Aber auch hier kommt ein weiterer Mangel hinzu.

#### **E. 5**

Replizierend hielt der VCS mit Eingabe vom 29. Januar 2019 sinngemäss an seinen Anträgen und deren Begründung fest.

### **E. 5.1**

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG [SR 741.01]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d).

### **E. 5.2**

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig (BGE 139 II 145 E. 4.3 S. 166; Urteil 1C\_11/2017 des Bundesgerichts vom 2. März 2018 E. 2.2). Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.231.3) umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. 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).

### **E. 5.3**

Die Möglichkeit einer etwaigen Lärmreduktion durch die Einführung von Tempo 30 genügt also nicht, dass eine solche per se gefordert werden kann. Dazu bedarf es eines Gutachtens. Und auch ein solches muss nicht in jedem Fall eingeholt werden. Erweist sich eine Temporeduktion von vornherein als unverhältnismässige oder wirkungslose Massnahme, erübrigen sich weitere Abklärungen. Allerdings hat das Verwaltungsgericht im publizierten VWBES.2017.98 (Büren) in E. 4.1 mit Verweis auf Wissenschaft und Rechtsprechung ausführlich aufgezeigt, dass die Reduktion der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h relevante Immissionspegelminderungen zur Folge haben kann. Temporeduktionen als Beitrag zur Lärmsanierung sind nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen.

### **E. 5.4**

Aufgrund des Urteils VWBES.2013.406 (Nunningen) hat der Kanton vom Büro Grolimund + Partner AG eine Vollzugshilfe erarbeiten lassen. Diese 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 SVG erstellt werden müsse. In der Vollzugsordnung des Kantons Solothurns wird somit neu eine Abwägung aller Themen vorgenommen. Im Urteil VWBES.2017.98 hatte das Verwaltungsgericht darauf hingewiesen, dass einzelne Kriterien noch immer nicht

zu überzeugen vermögen ■ namentlich ist nicht notwendig, dass die Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Anwohner signifikant reduziert werden kann oder dass Lärmklagen von Anwohner vorliegen. Auffallend ist, mit wie vielen doppelten Verneinungen die Vollzugshilfe operiert («Es sind keine anderen Massnahmen an der Quelle mit signifikanter Wirkung möglich?», «Ist mit Tempo 30 keine relevante Behinderung des ÖVs zu erwarten?"). Dies ist der Lesbarkeit nicht gerade dienlich. Insgesamt aber ist die Vollzugshilfe grundsätzlich ein geeignetes Mittel, um abzuschätzen, ob die Einholung eines Gutachtens nötig ist.

### **E. 5.5**

Hier nun wird in Kapitel 3.2 des LSP ausgeführt, mit der bereits vorgesehenen Massnahme des lärmarmen Belags könnten bei 13 Liegenschaften die Belastungen unter die IGW gesenkt werden (mit Hauptstrasse) bzw. bei zwei (ohne Hauptstrasse). Mit der Einführung von Tempo 30 ■ zusätzlich zum lärmarmen Belag ■ könnte gemäss LSP im vorliegenden Fall rein theoretisch je nach Streckenabschnitt und Beurteilungszeitraum eine Lärminderung von ca. 1.7 dB(A) tags und ca. 1.8 dB(A) nachts erwartet werden, sofern die Strassen entsprechend baulich umgestaltet und dieses Geschwindigkeitsregime von den Fahrzeuglenkern auch tatsächlich so respektiert würde. Damit liessen sich die Immissionen im Beurteilungszustand 2034 bei zusätzlichen 18 Liegenschaften und vier Parzellen knapp unter den IGW senken.

Entlang der Oberen Steingrubenstrasse seien keine Sicherheitsdefizite oder betrieblichen Defizite vorhanden, die nur mit Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit behoben werden könnten. Der Strassenraum sei normgemäss ausgebaut, mit beidseitigen und nur an wenigen Stellen einseitigen Trottoirs. Auf den südlich davon liegenden Quartierstrassen sei Tempo 30 eingeführt worden. Zu prüfen sei die Ausstattung des vorhandenen Fussgängerstreifens mit einer Mittelinsel.

Sämtliche untersuchten Strassenabschnitte würden von den Busbetrieben Solothurn und Umgebung befahren (Linie 4). Allfällige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssten busbetriebliche Anliegen berücksichtigen, also verträglich mit dem existierenden Betrieb sein. Die Zugänglichkeit zu den Haltestellen dürfe nicht erschwert werden und der Komfort der bestehenden Haltestellen müsse mindestens dem heutigen Niveau entsprechen.

Alarmwertüberschreitungen seien nirgends zu erwarten.

Der im Ortskern von Rüttenen liegende Abschnitt der Hauptstrasse vermöge mit seiner heutigen Gestaltung den Ansprüchen an eine Ortsdurchfahrt nicht mehr zu genügen. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollte auch eine Temporeduktion als mögliche Massnahme in Betracht gezogen werden. Ausserhalb dieses Bereichs werde eine Abweichung von der gesetzlich festgelegten Höchstgeschwindigkeit weder als zweck- noch verhältnismässig erachtet (S. 15 und 16 LSP).

Auf S. 20 wird unter Ziff. 4.2.2 festgehalten, entlang der untersuchten Strassenabschnitte liessen sich mit einer Temporeduktion ■ zusätzlich zum lärmarmen Belag ■ die Immissionen bei allen ausser sechs Liegenschaften knapp unter den IGW senken. Aufgrund der Zusammenstellung in Kap. 3.2 (vorzitiert) erachte man eine Temporeduktion weder als zweck- noch verhältnismässig. Die Argumente, die gegen eine Temporeduktion sprächen, überwögen den lärmschützerischen Aspekt. Werde im Ortszentrum ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, könne diese Frage noch einmal diskutiert werden.

## **E. 5.6**

Gemäss dem «Kriterienkatalog zur Beurteilung von Tempo-30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten» könnte auf der Hauptstrasse mit Tempo 30 eine wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels erreicht werden und die Anzahl Anwohner, die von IGW-Überschreitungen betroffen ist, signifikant reduziert werden. Die Frage, ob keine anderen Massnahmen an der Quelle mit signifikanter Wirkung möglich seien, wurde verneint, während über Lärmklagen von Anwohnern nichts bekannt war (Anhang K des LSP). Unter dem Titel «Sicherheit» war die Frage zu beantworten, ob Trottoirs, Fussgänger- und Radwege sowie Strassenquerungen bei der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h den Anforderungen nicht entsprächen und ob die Situation mit Tempo 30 verbessert werden könne. Die Antwort war negativ, was angesichts der Lage der beiden Schulhäuser und der Bemerkung auf S. 16 des LSP, wonach der Ortskern in seiner heutigen Ausgestaltung den Anforderungen an eine Ortsdurchfahrt nicht zu genügen vermöge, nicht nachvollziehbar ist. Eine überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit wurde ebenfalls verneint. Indes wurde bejaht, dass bei Tempo 30 zusammen mit verhältnismässigen flankierenden Massnahmen eine Reduktion der effektiv gefahrenen Geschwindigkeit um ca. 20 km/h erreicht werden könnte. Die Frage: «Ist mit Tempo 30 keine relevante Behinderung des ÖVs zu erwarten?» wurde verneint (ob das heisst, nein, es ist keine relevante Behinderung zu erwarten oder es ist «nicht keine», also ja, eine relevante Behinderung zu erwarten, bleibt unklar); eine Verkehrsverlagerung kann aber ausgeschlossen werden. Eine bestehende oder geplante Tempo-30-Zone auf dem angrenzenden Strassennetz sei weder vorhanden noch geplant, und eine Verbesserung der Verkehrssituation in Spitzenstunden mit Tempo 30 wird nicht erwartet. Eine Geschwindigkeitsreduktion wurde mangels Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte für möglich erachtet, und mit den zusätzlichen nötigen flankierenden Massnahmen können weiterhin alle zugelassenen Fahrzeugarten den Strassenabschnitt auch bei Tempo 30 befahren. Der Strassenabschnitt habe teilweise siedlungsorientierten Charakter und es handle sich teilweise um das Dorfzentrum.

Der Kriterienkatalog zur Oberen Steingrubenstrasse wurde weitgehend identisch beantwortet. Einzig die Frage nach der bestehenden Tempo-30-Zone im angrenzenden Strassennetz wurde zusätzlich bejaht, während sowohl der siedlungsorientierte Charakter als auch derjenige des Dorfzentrums verneint wurden.

Für beide Strassen wurde in der Schlussbeurteilung das Fazit gezogen, aufgrund des Kriteriums Umwelt bringe die Einführung von Tempo 30 zusätzlichen Nutzen. Mit dem vorgeschlagenen lärmarmen Belag stehe eine mindestens ebenso wirksame Massnahme an der Quelle zur Verfügung und es lägen keine Sicherheitsdefizite vor, welche ausschliesslich mit Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit behoben werden könnten. Empfohlen wurde für beide Strassen, Tempo 50 beizubehalten und im Falle eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Ortsdurchfahrt Rüttenen für den Bereich Hauptstrasse eine Temporeduktion zu prüfen.

## **E. 5.7**

Im Herbst 2018 wurden an sieben Tagen Verkehrsmessungen durchgeführt. Gemäss den Schlussfolgerungen der Emch+Berger Verkehrsplanung AG vom 22. Oktober 2018 (S. 15) widerlegten die Messungen die Vermutung, dass im Bereich des Schulhauses erhöhte Geschwindigkeiten gefahren werden. Auf der Höhe der Gemeindeverwaltung Richtung Solothurn habe die V85 (mittlere Geschwindigkeit von 85% der Fahrzeuge) einen Wert von

42 km/h ergeben und 2% der gemessenen Geschwindigkeiten hätten die zulässigen 50 km/h überschritten. Richtung Balm habe die V85 bei 43 km/h gelegen und die Geschwindigkeitsüberschreitungen bei 3%. Auf der Höhe der Hauptstrasse 70 Richtung Solothurn habe die V85 einen Wert von 47 km/h gezeigt, 5% der gemessenen Geschwindigkeiten seien schneller als 50 km/h gewesen. Richtung Balm habe an gleicher Stelle ebenfalls eine V85 von 47 km/h gemessen werden können, dies bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von 4%. In keine Richtung seien vermehrt zu hohe Geschwindigkeiten gemessen worden. Maximal hätten 5% der gemessenen Geschwindigkeiten über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelegen. Sollte jedoch der Wunsch bestehen, ein Tempo 30 Geschwindigkeitsregime in diesem Bereich einzuführen, müssten diesbezüglich weitere Argumente (Kriterien) in Betracht gezogen werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten (Vd) lagen zwischen 32 km/h und 39 km/h.

5.8.1 Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die Möglichkeit einer Lärminderung mittels Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der vorliegenden Daten nicht ausgeschlossen werden kann, sondern im Gegenteil gerade auf der Hauptstrasse im Dorfkern mit der engen S-Kurve ausgangs Dorf Richtung Balm sehr plausibel scheint. Zudem würde die Gemeinde eine Herabsetzung der Geschwindigkeit zwischen Kirchenzentrum und den Schulhäusern sowohl zur Optimierung des Lärmschutzes als auch aus Sicherheitsgründen ausdrücklich begrüßen. Daran ändern die erwähnten Verkehrsmessungen nichts, im Gegenteil, betrug doch die Durchschnittsgeschwindigkeit Vd während der sieben Tage zwischen 32 km/h und 39 km/h. Zudem kann auf E. 4.2 des Urteils VWBES.2017.98 verwiesen werden, wo auf die lärmintensiven Brems- und Beschleunigungsphasen bei Tempo 50 Bezug genommen wurde.

5.8.2 Insofern muss eine Temporeduktion 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, zumal das LSP die Argumente, die gegen eine Temporeduktion sprechen, nicht wirklich deutlich herausarbeitet, sondern lediglich auf die Busbetriebe und fehlende Sicherheitsdefizite verweist. Dass der Busbetrieb auch mit Tempo 30 aufrechterhalten werden kann, wurde bereits in VWBES.2017.98 und VWBES.2013.406 mit Verweis auf die Rechtsprechung festgehalten. Die Buslinie Nr. 4 mit Endhalt in Rüttenen verkehrt im Halbstundentakt, lediglich am Morgen von 8.15h bis 12.45h (ab Rüttenen Endhalt) und am Nachmittag von 14.15h bis 16.45h (ab Rüttenen Endhalt) erfolgt eine Verdichtung mit der Linie 2, die jeweils ebenfalls halbstündlich fährt. Dass Tempo 30 zu einer relevanten Einschränkung dieses Betriebs führen soll, ist wiederum schwer nachvollziehbar.

Wenn das AVT in seiner Vernehmlassung namens des Regierungsrats ausführt, Verkehrssicherheitsaspekte betreffen Verkehrsmassnahmen und seien nicht Gegenstand des LSP, verkennt es, dass dieser Aspekt gerade bei der gesamten Interessenabwägung und der Prüfung der Verhältnismässigkeit sehr wohl eine Rolle spielt (vgl. auch Urteil 1C\_589/2014 des Bundesgerichts vom 3. Februar 2016 E. 6.4). Und auch wenn es sich hier nicht um eine ganze Tempo-30-Zone handelt, gilt dennoch auch hier, was das Bundesgericht im Fall der Sevogelstrasse in Basel ausgeführt hat: Dient die Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone der Sicherheit besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer, muss - wie beim Vorliegen eines erheblichen Sicherheitsdefizits (BGE 139 II 145 E. 5.6 S. 170) - nicht zugewartet

werden, bis sich ein Verkehrsunfall ereignet (Urteil 1C\_11/2017 des Bundesgerichts vom 2. März 2018 E. 5.3).

## **E. 6**

Da die Einwohnergemeinde Rüttenen bis zu diesem Zeitpunkt nicht ins Verfahren vor Verwaltungsgericht eingebunden war, wurde ihr mit Verfügung vom 29. Juli 2019 die Gelegenheit geboten, sich ebenfalls zur Angelegenheit zu äussern. Davon machte die Einwohnergemeinde am 29. August 2019 Gebrauch und hielt fest, der Gemeinderat befürworte die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse zwischen Kirchenzentrum und Schulhaus zur Optimierung des Lärmschutzes und zur Verbesserung der Schulwegsicherheit einstimmig.

### **II.**

1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Der VCS gehört zu den beschwerdeberechtigten Umweltorganisationen gemäss Art. 55 Abs. 1 lit. b des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) und Art. 12 Abs. 1 lit. b des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG; SR 451); die Sektion Solothurn kann ihre Legitimation zudem auf § 16 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) stützen, weshalb auf die Beschwerde einzutreten ist.

2. Bereits im Urteil VWBES.2013.2013.406 (Nunningen) hatte das Verwaltungsgericht darauf hingewiesen, dass Abänderungen des LSP nach der Auflage eine Gehörsverletzung darstellen, wenn Drittbetroffene nicht davon in Kenntnis gesetzt werden. Auch vorliegend wurde das LSP aufgrund der Einsprache angepasst bzw. verbessert. Neu soll in der Hauptstrasse zwischen der Einmündung Feldstrasse und der Einmündung Forstweg ein lärmdämmender Belag mit einer Endwirkung von -3 Dezibel im Jahr 2021 eingebaut werden. Der Einsprecher bzw. heutige Beschwerdeführer hat erst im angefochtenen RRB davon erfahren. Mit Nachdruck ist darum nochmals darauf hinzuweisen, dass im Falle solcher nachträglicher Ergänzungen/Abänderungen diese den Betroffenen vorgängig zur Kenntnis zu bringen sind. Zwar geht mit dem zeitlich vorgezogenen Belagseinbau eine zusätzliche Lärmreduktion einher. Zudem erwähnt der RRB die Anpassung ausdrücklich. Insofern kann der Gehörsangel als geheilt gelten, weil dem Verwaltungsgericht volle Kognition zukommt (§ 67bis Abs. 2 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [VRG; BGS 124.11]) und eine Rückweisung einem prozessualen Leerlauf gleichkäme. Trotzdem sind solche Verfahrensgrundsätze künftig zu beachten.

### **E. 6.1**

Die Beschwerde ist demnach begründet, sie ist gutzuheissen. Der angefochtene Entscheid erfüllt die Anforderungen an eine Sanierungsverfügung nicht und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2018/1737 vom 5. November 2018 ist aufzuheben. Das BJD hat namens des Regierungsrats verbindlich aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen welche Strassenabschnitte in Rüttenen 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 SSV die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowohl auf der Hauptstrasse als auch auf der Oberen Steingrubenstrasse. Sollte sich die Einführung von Tempo 30 als unverhältnismässig und/oder nicht zielführend erweisen, wird 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.

#### **E. 6.2**

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. Der Beschwerdeführer obsiegt vollumfänglich, weshalb der Kanton Solothurn die Kosten des Verfahrens zu tragen hat. Der geleistete Kostenvorschuss von CHF 3'000.00 ist dem Beschwerdeführer zurückzuerstatten. Parteientschädigung ist keine zuzusprechen, da der Beschwerdeführer nicht anwaltlich vertreten war.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2018/1737 vom 5. November 2018 wird aufgehoben.

2. Das Verfahren wird an die Vorinstanz zurückgewiesen. Diese hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen in Rüttenen 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 sowohl entlang der Hauptstrasse als auch an der Oberen Steingrubenstrasse. Sollte eine Geschwindigkeitsherabsetzung als Sanierungsmassnahme nicht in Frage kommen, ist aufzuzeigen, wie und bis wann die Sanierung mittels lärmdämmender Strassenbeläge erreicht werden soll. Danach sind die Grundstücke neu zu benennen, bei welchen Erleichterungen im Sinn von Art. 14 LSV gewährt werden sollen.

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

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

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Scherrer Reber

Der Gerichtsschreiber

Schaad

#### **E. 7**

und Art. 2 Abs. 1 LSV, deren Betrieb und Nutzung zu Überschreitungen der massgebenden Immissionsgrenzwerte führt und die daher nach den Bestimmungen von Art. 16 Abs. 1 USG und Art. 13 ff. LSV saniert werden muss und zwar so weit, als dies technisch und

betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 13 Abs. 2 lit. a LSV). Ziel der Sanierung ist, zumindest eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu vermeiden (Art. 13 Abs. 2 lit. b LSV). Die Vollzugsbehörde gewährt Erleichterungen, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder wenn überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 17 USG und Art. 14 Abs. 1 LSV).

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