

SO_GERICHTE VWBES.2020.31 vom 14. Januar 2020

SO Obergericht, 2020-01-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2020.31

FR: SO_GERICHTE VWBES.2020.31 du 14 janvier 2020

IT: SO_GERICHTE VWBES.2020.31 del 14 gennaio 2020

Erwägungen

E. 1

Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau hat für die Fulenbacherstrasse, die Boningerstrasse und das Usserdorf in C.____ ein Lärmsanierungsprojekt erarbeitet. Der Bericht lag vom 9. September bis am 8. Oktober 2019 auf. Es gingen drei Einsprachen ein, darunter diejenige von B.____ und A.____. Der Regierungsrat erwog namentlich, die Lärmermittlung sei nach den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Eine Lärmschutzwand sei zu teuer und nicht tragbar. Eine Teilsubventionierung selbst erstellter Wände sei nicht möglich. Der Regierungsrat wies die Einsprache mit Beschluss vom 14. Januar 2020 ab (RRB Nr. 2020/63). Für die Liegenschaft [...] wurden Erleichterungen gewährt, denn nach der Berechnung und der Prognose wird der Immissionsgrenzwert trotz Lärmdämmbelag im Jahr 2039 tagsüber um 1 dBA überschritten.

2.1 Dagegen liessen B.____ und A.____ Verwaltungsgerichtsbeschwerde erheben. Der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben. Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer seien Verkehrszählungen und eine Lärmmessung durchzuführen. Es sei ein lärmdämmender Belag einzubauen, und es seien Lärmschutzwände zu errichten. Zudem sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Sofern dadurch die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden könnten, seien vom Kanton Schallschutzfenster zu vergüten.

2.2 Mit den vorgeschlagenen Massnahmen würden die Immissionsgrenzwerte bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer immer noch überschritten. Das Sanierungsprojekt basiere auf alten Messdaten aus dem Jahr 2012. Am Gebäude der Beschwerdeführer seien keine Messungen gemacht worden. Das Projekt beruhe auf einer alten Verkehrszählung aus dem Jahr 2014. Das aktuelle Projekt sei der Gemeinde und den betroffenen Ämtern offenbar nicht zur Genehmigung unterbreitet worden. Das Projekt sei aufgrund neuer Daten zu überarbeiten, den zuständigen Stellen zur Zustimmung zu unterbreiten und anschliessend neu aufzulegen. Wenn der Kiesabbau in der Region ausgebaut werde, tangiere der Mehrverkehr die Beschwerdeführer direkt. Der Ausbau der Autobahn werde ebenfalls zu Mehrverkehr führen. Dasselbe gelte für die Industrie und das Projekt einer zusätzlichen Brücke. Die Lärmbelastung bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer sei enorm. Auch mit dem Lärmdämmbelag könnten die Immissionsgrenzwerte nach LSV nicht eingehalten werden. Es brauche weitere Massnahmen. Die Beschwerdeführer würden Lärmschutzwände und eine Geschwindigkeitsbegrenzung verlangen. Es sei ein massiver Mehrverkehr zu erwarten. Eventuell habe der Kanton Schallschutzfenster zu bezahlen.

Im Projekt «Cargo Sous Terrain» solle C.____ zum Hub im Zentrum des Projekts werden. Dies werde zu einem enormen Mehrverkehr führen. Dies schon während der Bauzeit. Weil die Grenzwerte mit dem Lärmdämmbelag nicht eingehalten würden, seien weitere Massnahmen anzuordnen. Die Massnahmen seien sofort und nicht erst 2026 bzw. 2030

umzusetzen.

E. 1.1

Bei den Strassen handelt es sich um bestehende ortsfeste Altanlagen im Sinn von Art. 7 Abs. 7 und Art. 2 Abs. 1 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) deren Betrieb und Nutzung zu Überschreitungen der massgebenden Immissionsgrenzwerte führt und die daher nach den Bestimmungen von Art. 16 Abs. 1 Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) und Art. 13 ff. LSV saniert werden müssen 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 es, 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). Beim Lärmsanierungsprojekt handelt es sich um einen Nutzungsplan.

E. 1.2

Nach § 69 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, BGS 711.1) gelten bei kantonalen Plänen für das Verfahren die Bestimmungen über Nutzungspläne der Einwohnergemeinden. Nach § 16 PBG kann ein Rechtsmittel ergreifen, wer durch den Nutzungsplan besonders berührt ist und an dessen Aufhebung ein schutzwürdiges Interesse hat. § 5 PBG verweist für den Rechtsschutz auf das Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen.

E. 1.3

Die Beschwerdeführer sind durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten. Die Beschwerdeführer möchten aber auch (für das Quartier) eine möglichst gute Sanierung haben. Dies sind öffentliche Interessen. Diese geltend zu machen, sind die Beschwerdeführer nicht befugt. Ziel der Sanierung ist bloss die Vermeidung übermässiger Immissionen, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Beatrice Wagner Pfeifer: Umweltrecht, Zürich 2013, S. 396).

2.1 Es ist gängige Praxis, dass die Häuser, die an Strassen liegen, die lärmässig saniert werden sollen, fotografiert werden. In den Akten befinden sich Fotos. Aus dem Bildmaterial lässt sich indessen nicht schliessen, auf dem Grundstück der Beschwerdeführer habe ohne deren Wissen ein Augenschein stattgefunden. Einen Strassenzug, zu welchem Zweck auch immer, zu fotografieren ist zulässig. Im Übrigen haben die Beschwerdeführer die Bilder einsehen können.

2.2 Es verletzt kein Bundesrecht, für die Emissionsberechnung das Berechnungsmodell StL-86 + (auch heute noch) zu gebrauchen. Dessen Anwendung ist der Regelfall. Das Modell ist vom BAFU empfohlen. Anhang 3 der Lärmschutzverordnung gibt vor, wie der Beurteilungspegel zu ermitteln ist. So werden zum Beispiel Emissionsgrundlagen nach Fahrzeugklassen (z.B. PW, Motorräder), nicht aber nach dem Zweck der Fahrten (Arbeitsweg, Anlieferung, Freizeitverkehr) aufgeschlüsselt (Bundesamt für Umwelt, Hrsg.: Leitfaden Strassenlärm, S. 26 f.). Beurteilungspegel schliesslich sind Mittelungspegel, «Durchschnitte». In einem jüngst entschiedenen Fall aus dem Bezirk Dorneck ergab sich, dass es 27 % mehr Verkehr braucht, damit sich der Schallpegel um 1 dB ändert (Urteil

VWBES.2019.314 vom 20. Januar 2020 E. 1.3.4, vgl. Urteil 1A.148/2005 des Bundesgerichts vom 20. Dezember 2005 E.3.5).

2.3 Die vorliegende Berechnung basiert auf der letzten Verkehrszählung (2015). Um den Verkehr im massgebenden Beurteilungszustand (2039) zu ermitteln, wurde ein Zuschlag von 20% veranschlagt. Dies ist nicht zu beanstanden. (So hat zum Beispiel der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Baselstrasse in Feldbrunnen, einer Strasse, die knapp doppelt so stark befahren wird wie die Fulenbacherstrasse, in den Jahren 2010 bis 2018 um 2.2 % zugenommen. Das sind 5.5 % in 20 Jahren. Der Zuschlag ist nicht zu tief.) An der Fulenbacherstrasse 5 wurde eine Kurzzeitmessung mit simultaner Verkehrserhebung gemacht. Eine Verkehrszählung genau vor der Liegenschaft der Beschwerdeführer bringt keine neuen Erkenntnisse. Letztlich bleibt es bei einer Schätzung für 2039.

2.4 Noch nicht hinreichend bekannte Projekte, die in den nächsten zwanzig Jahren allenfalls realisiert werden könnten, wie zum Beispiel «Cargo Sous Terrain» können naturgemäss noch nicht veranschlagt werden. Ein ähnliches Projekt, «Swiss metro», wurde, nebenbei gesagt, 1974 lanciert und 2009 liquidiert. Solche vagen Vorhaben sind in eine Prognose nicht miteinzubeziehen.

3. In der Nord-West-Ecke der Parzelle der Beschwerdeführer befindet sich ein Gartenhaus, das im Grundbuch nicht eingezeichnet ist. Es ist schlecht einsehbar, da die Liegenschaft der Beschwerdeführer durch einen mächtigen Lebhag visuell gut von der Fulenbachstrasse abgeschirmt ist. Das Gartenhaus sei von der Gebäudeversicherung geschätzt worden, führen die Beschwerdeführer aus. Somit ist nach dem normalen Ablauf davon auszugehen, es sei auch baubewilligt. Jedenfalls darf seine schalldämmende Wirkung berücksichtigt werden. Weshalb das Häuschen im Grundbuch nicht eingezeichnet ist, kann offenbleiben, denn dies ist aus lärmtechnischer Sicht nicht wesentlich.

Wie der Vernehmlassung der Vorinstanz zu entnehmen ist, werden die Immissionsgrenzwerte sowohl im Erd- als auch im Obergeschoss der Liegenschaft der Beschwerdeführer eingehalten, wenn man das Gartenhaus in der Lärmberechnung berücksichtigt. Bei der Liegenschaft müssen keine Erleichterungen mehr verfügt werden.

Die Beschwerdeführer bestreiten die lärmdämmende Wirkung des kleinen Gartenhauses. Indessen geht es, was die Gewährung von Erleichterungen anbelangt, bloss um eine mutmassliche Überschreitung von 1 dBA im Jahr 2039. Das kleine Haus hat gewiss eine Auswirkung, wenn auch keine allzu grosse, zumal die der Strasse zugewandte Seite der Liegenschaft der Beschwerdeführer optisch vor allem aus einer mächtigen Dachfläche besteht. Die Ausführungen der Vorinstanz sind durchaus plausibel.

E. 3

Die Gemeinde hat auf eine Stellungnahme verzichtet. Das Amt für Verkehr und Tiefbau beantragte, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne. Die Daten der Verkehrszählung 2015 seien auf das Jahr 2019 hochgerechnet worden. Im Sanierungshorizont sei eine mittlere Verkehrszunahme enthalten. Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer werde der massgebende Immissionsgrenzwert tagsüber wohl um 1 dB überschritten sein. Die Nachtwerte würden eingehalten. Grossprojekte, die nicht planerisch sichergestellt seien, könnten nicht eingerechnet werden. Eine Lärmschutzwand sei wirtschaftlich nicht tragbar. Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer bestehe ein Gartenhaus, das im Grundbuch nicht eingetragen sei. Wenn

man dieses Gartenhaus mitberücksichtige, könnten die Immissionsgrenzwerte bereits ohne Lärmschutzwand knapp eingehalten werden. Es bestehe somit keine Sanierungspflicht mehr. Eine Lärmschutzwand müsste 3.5 m hoch sein, um im Obergeschoss eine wahrnehmbare Wirkung zu erzeugen. Eine Tempo-30-Zone wäre weder zweck- noch verhältnismässig. Solche Zonen seien im Grundsatz nur auf Nebenstrassen zulässig. Es handle sich um Ausnahmen. Es sei kein Sicherheitsproblem bekannt. Selbst am Ende seiner Lebensdauer werde der Lärmdämmbelag noch eine Wirkung von 3-4 Dezibel gegenüber einem normalen Belag aufweisen. Der Belag könne frühestens 2026 eingebaut werden, denn vorher müsse noch ein Erschliessungsplan erarbeitet werden. Die Gemeinde müsse ihre Werkleitungsarbeiten planen können. Die Alarmwerte seien bei weitem eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf Schallschutzfenster.

Eine Verkehrszählung und eine neue Lärmmessung würden keine neuen Erkenntnisse bringen. Man habe eine Grobanalyse für die Temporeduktion durchgeführt. Tempo 30 sei weder zweck- noch verhältnismässig. Eine Lärmschutzwand sei wirtschaftlich nicht tragbar. Nach neuesten Erkenntnissen seien bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer keine Grenzwertüberschreitungen mehr vorhanden. Der Lärmdämmbelag werde nach dem Strassenbauprogramm 2026 eingebaut.

E. 4

m betragen (BAFU [Hrsg.]: Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen, 2006, Ziffer 4.2). Die Vorinstanz geht davon aus, die Wand müsste 3.5 m hoch sein, um in Obergeschoss eine (nur) wahrnehmbare Wirkung zu erzeugen. Die Wand wäre 111 m lang. Es ist vollkommen unerwünscht, Verkehrsadern «einzumauern», die durch ländliche Siedlungen führen und damit Dörfer gewissermassen aufzuteilen. Dies gilt auch dann, wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um ein Strassendorf südlich des Autobahnkreuzes handelt.

E. 4.1

Eine Lärmschutzwand kommt schon wegen des Ortsbilds nicht in Frage. Die optimale Hindernishöhe müsste mehr als

E. 4.2

Das Ingenieurbüro geht für eine Lärmschutzwand von einem Kosten-Nutzen-Faktor von CHF 6'969.00/(Person*dBA) aus. Als wirtschaftlich gelten jedoch bloss Investitionskosten bis CHF 5'000.00 (vgl. BAFU/ASTRA 2006: Leitfaden Strassenlärmisanierungen, S. 22; Anhang 4c). Eine Lärmschutzwand einzig für die Liegenschaft der Beschwerdeführer hätte gar einen Kosten-Nutzen-Faktor von CHF 9'956.00/(Person*dBA) zur Folge. Die der Berechnung zugrunde gelegten Erstellungskosten von CHF 1'300.00 pro Quadratmeter sind nicht übersetzt (Vgl. BAFU 2006: Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen, S. 20) Die Wand wäre folglich wirtschaftlich auch nicht tragbar.

5.1 Lärmisanierungen erfolgen geplant in Etappen. Dies hat sich bewährt (Leitfaden, S. 19). Die Beschwerdeführer können nicht fordern, der Lärmdämmbelag sei «sofort» einzubringen.

5.2 Die Beschwerdeführer bemängeln, man habe die Gemeinde nicht einbezogen. Es geht aber um die Sanierung von Kantonsstrassen, mithin um ein kantonales Projekt. Es ist wohl empfehlenswert, die Gemeinde auf dem Laufenden zu halten. Sie ist aber nicht Partei. Im

Übrigen sind die Beschwerdeführer zu dieser Rüge nicht legitimiert.

5.3 Die Alarmwerte sind überall eingehalten. Es kommt deshalb nicht in Betracht, die Montage von Schallschutzfenstern anzuordnen (vgl. Art. 15 LSV / AVT [Hrsg.]: Vollzugskonzept für Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden / Beatrice Wagner, a.a.O., S. 397).

6.1 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).

6.2 Die Anordnung abweichender 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).

6.3 Im Lärmsanierungsprojekt hat das Büro Grolimund und Partner AG dazu namentlich Folgendes ausgeführt: Die lärmindernde Wirkung permanenter Geschwindigkeitsreduktionen werde grundsätzlich anerkannt. Da ein lärmämmender Belag eingebaut werde, sei durch eine zusätzliche Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h jedoch keine signifikante wahrnehmbare Verbesserung der Lärmsituation zu erwarten. Tempo 30 bewirke kein Einhalten der Immissionsgrenzwerte. Im Abschnitt befänden sich zwar Zugänge zu Einrichtungen; es handle sich jedoch um eine Durchgangsstrasse. Tempo 30 sei wenig sinnvoll und kaum umsetzbar, zumal ein Strassenabschnitt mit Tempo 80 km/h angrenze (Ziffer 3.1 des Lärmsanierungsprojekts und Beilage B1). Dem ist beizupflichten.

E. 7

Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, sie ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang haben die Beschwerdeführer die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen, die einschliesslich der Entscheidgebühr auf CHF 1'500.00 festzusetzen sind.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

2. Die Beschwerdeführer haben 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

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