

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Dezember 2013

Nr. 2013/2352

KR.Nr. I 194/2013 (BJD)

Interpellation Barbara Wyss Flück (Grüne, Solothurn): Lärmsanierungsprojekte auf Kantonsstrassen (06.11.2013) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Der Kanton und die Gemeinden haben vom Bund den Auftrag, Kantons- und Gemeindestrassen bis 2018 bezüglich Strassenlärm zu sanieren. Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV) regeln den Lärmschutz an ortsfesten Anlagen. Erste Priorität haben dabei gemäss USG Massnahmen an der Quelle, sprich Verkehrsreduktionen (verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen), Temporeduktionen, etc.

Bei allen ausgeschriebenen Lärmsanierungs-Projekten (LSP) wurden die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmreduktion nicht geprüft. Um so mehr erstaunt dieses Vorgehen, da das Verwaltungsgericht bereits verschiedenen direkt betroffenen privaten Einsprechenden, wie auch dem VCS, Recht gegeben hat. Im Verwaltungsgerichts-Urteil vom 3. Juni 2013 betreffend Lärmsanierungsprojekt Derendingen wird die Vorinstanz angehalten: «... nach Art. 32 Abs. 3 SVG und 108 SSV ein Gutachten einzuholen und in einem nachlaufenden Verfahren zu entscheiden, ob das Tempo im Lärmsanierungsprojekt zu beschränken sei ...».

Als Reaktion auf dieses Urteil wurde einzig die Begründung – warum die Auswirkungen einer Temporeduktion nicht geprüft werden – ausführlicher erklärt und in den diversen Projektberichten ergänzt. Dies stellt eine Missachtung der Ziele des USG sowie des Verwaltungsgerichts dar. Mit diesem Vorgehen entstehen auch für die vom Lärm Betroffenen keinerlei Nutzen oder Verbesserungen.

Deshalb bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie gedenkt der Regierungsrat das Urteil des Verwaltungsgerichts korrekt umzusetzen?
2. Wie kann erreicht werden, dass die bereits publizierten Lärmsanierungsprojekte korrekt untersucht werden?
3. Wie kann sichergestellt werden, dass nicht weitere Lärmsanierungsprojekte ohne entsprechende Gutachten ausgeschrieben werden?
4. Wie viele Lärmsanierungsprojekte sind aktuell in Bearbeitung und wie viele wird es im Kanton gesamthaft noch geben?

5. Ist der Regierungsrat gewillt, das AVT anzuweisen, ab sofort den Entscheid des gültigen VG-Urteils anzuwenden?

Falls ja: Welche Auswirkungen hat dies auf die bereits publizierten und auf allenfalls noch bevorstehende Lärmsanierungsprojekte?

Falls nein: Wie begründet er die Missachtung eines rechtsgültigen VG-Urteils?

6. Wie kann der Kanton die konsequente Umsetzung des USG künftig unter Einbezug aller Betroffenen umsetzen, um weitere gerichtliche Auseinandersetzungen möglichst zu vermeiden?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Den Bedürfnissen unserer überaus mobilen Gesellschaft stehen die Bemühungen der Behörde gegenüber, die schädlichen Auswirkungen der zunehmenden Lärmbelastung zu reduzieren. Seit Inkrafttreten der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) engagiert sich das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) dort, wo die massgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, diese mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen einzuhalten und die Sanierung fristgerecht bis 2018 abzuschliessen. Mittlerweile wurden in 44 Gemeinden insgesamt 83 Lärmsanierungsprojekte bewilligt. Es wurden ca. 110'000 m² oder ca. 20 km lärm-dämmende Beläge eingebaut, Lärmschutzwände im Umfang von ca. 17'000 m² bzw. ca. 19 Mio. Franken erstellt und gegen 10'000 Schallschutzfenster für ca. 15 Mio. Franken eingebaut.

Die Untersuchung von möglichen baulichen Lärmschutzmassnahmen und deren Machbarkeit erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Gemeindebehörden. Bis zum genehmigten Lärmsanierungsprojekt erfolgt diese schrittweise mit zunehmendem Detaillierungsgrad. Dies nicht zuletzt, um den Planungsaufwand in vernünftigem Mass zu halten.

Die Rechtmässigkeit dieses Vorgehens wird auch durch den Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012 Alpnachstad bestätigt, wonach im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden müssen. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Betreffend die Eignung der jeweiligen Massnahme bestehen in der Bevölkerung grosse Meinungsverschiedenheiten. Besonders das Thema "Tempo 30 auf Kantonsstrassen" als mögliche Massnahme polarisiert. Die Durchsetzung - oder aber die Verhinderung - von Beschränkungen des motorisierten Individualverkehrs wird mit allen Mitteln und auf allen Ebenen mit Vehemenz und in jeweils bester Absicht angestrebt.

Dass die Interpellanten nun offenbar auf der rechtlichen Basis des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutz-Verordnung "Tempo 30 auf Kantonsstrassen" einführen möchten, ist zwar nachvollziehbar aber aus unserer Sicht nicht zielführend. Die Einführung von Tempo 30 erfordert in der Regel umfangreiche Massnahmen, welche im Rahmen eines Erschliessungsplanverfahrens - und erfahrungsgemäss nur nach vertiefter politischer Diskussion - umgesetzt werden können.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie gedenkt der Regierungsrat das Urteil des Verwaltungsgerichts korrekt umzusetzen?

Gemäss Verwaltungsgerichtsurteil vom 3. Juni 2013 war zur Frage der Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Luzernstrasse in Derendingen ein Gutachten einzuholen. Dieses wurde am 25. Juni 2013 in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden Anfang 2014 vorliegen.

3.2.2 Zu Fragen 2 und 3:

Wie kann erreicht werden, dass die bereits publizierten Lärmsanierungsprojekte korrekt untersucht werden?

Wie kann sichergestellt werden, dass nicht weitere Lärmsanierungsprojekte ohne entsprechende Gutachten ausgeschrieben werden?

Im Zusammenhang mit dem erwähnten Bundesgerichtsentscheid Alpnachstad empfiehlt der Cercle Bruit Schweiz (Vereinigung kantonaler Lärmfachleute), folgende Grundsatzfragen zu klären (sog. Kriterienprüfung):

1. Hat die Strasse siedlungsorientierten Charakter (Sammel- und teilweise Erschliessungsfunktion)?
2. Ist eine spezifische Lage im Siedlungsgebiet (namentlich Altstadt, Ortszentrum, Dorfkern) vorhanden?
3. Sind publikumsorientierte Nutzungen (Mischnutzung) beidseits der Strasse vorhanden?
4. Ist ein Bedürfnis für flächig verteilte Fussgängerquerungen vorhanden?
5. Ist die Integration in eine bestehende oder geplante Tempo-30-Zone auf dem angrenzenden untergeordneten Gemeindestrassennetz vorgesehen?
6. Kann eine ungewollte Verkehrsverlagerung (Ausweich- und Schleichverkehr) ausgeschlossen werden?
7. Kann eine deutliche (2 - 3 Dezibel) Reduktion des Lärmpegels erreicht werden?
8. Können mit verhältnismässigem Aufwand flankierende Massnahmen vorgesehen werden?
9. Ist keine ÖV-Linie auf dem betroffenen Strassenabschnitt vorhanden, oder ist der Zeitverlust der ÖV-Linie kleiner als 2 Sekunden pro 100 m'?

Falls alle diese 9 Kriterien erfüllt sind, muss ein umfassendes Gutachten gemäss Art. 108 Abs. 2 "Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten" der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) erarbeitet werden.

Bei den publizierten Lärmgutachten (ausgenommen Derendingen) ist diese Kriterienüberprüfung durchgeführt worden. Ausführlichere Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und 108 SSV sind in keinem dieser Projekte notwendig.

3.2.3 Zu Frage 4:

Wie viele Lärmsanierungsprojekte sind aktuell in Bearbeitung und wie viele wird es im Kanton gesamthaft noch geben?

Zurzeit sind 25 Lärmsanierungsprojekte in Bearbeitung. Weitere 44 Projekte werden bis 2018 noch durchzuführen sein.

3.2.4 Zu Frage 5:

Ist der Regierungsrat gewillt, das AVT anzuweisen, ab sofort den Entscheid des gültigen VG-Urteils anzuwenden?

Falls ja: Welche Auswirkungen hat dies auf die bereits publizierten und auf allenfalls noch bevorstehende Lärmsanierungsprojekte?

Falls nein: Wie begründet er die Missachtung eines rechtsgültigen VG-Urteils?

Der Verwaltungsgerichtsentscheid wird vom AVT selbstverständlich umgesetzt. Das Urteil verlangt ein erweitertes Gutachten zur Wirkung einer Reduktion auf Tempo 30, da nicht zum Vorherein gesagt werden könne, eine Geschwindigkeitsbeschränkung komme auf einer Kantonsstrasse nicht in Betracht. Das materielle Ergebnis wird vom Verwaltungsgericht nicht vorgegeben. Es schreibt vielmehr ausdrückliches: "Es kann auch sein, dass sich die Einführung von Tempo 30 unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und nach umfassender Abwägung aller relevanten finanziellen, verkehrs- und sicherheitstechnischen, betrieblichen, planerischen und umweltrechtlichen Interessen als nicht zweck- und unverhältnismässig erweist." Mit anderen Worten: Das Urteil wird befolgt, dies führt jedoch nicht zwingend zum von der Interpellantin gewünschten Ergebnis.

Das erwähnte Urteil betrifft die Luzernstrasse in Derendingen. Für die restlichen Sanierungsprojekte wird gemäss unserer Antwort zu den Fragen 2 und 3 zuerst eine Grobbeurteilung vorgenommen (summarische Betrachtung). Anhand dieser Grobbeurteilung wird entschieden, ob zusätzlich ein umfassendes Gutachten gemacht werden muss. Die geforderte Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle wird aber ohnehin in jedem Fall mittels Einbau eines lärmdämmenden Belages respektiert.

3.2.5 Zu Frage 6:

Wie kann der Kanton die konsequente Umsetzung des USG künftig unter Einbezug aller Betroffenen umsetzen, um weitere gerichtliche Auseinandersetzungen möglichst zu vermeiden?

Der Kanton respektiert das Umweltschutzrecht in allen Belangen. Dabei werden Gemeinden und amtliche Stellen miteinbezogen. Zudem wird allen Betroffenen das rechtliche Gehör gewährt. So lässt sich die Zahl der gerichtlichen Auseinandersetzungen vermindern. Ausschliessen lassen sich solche Verfahren indessen leider nie.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (was/gas)
Amt für Umwelt (cha)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat