

Regierungsratsbeschluss

vom 31. Oktober 2016

Nr. 2016/1889

Fehren: Haupt- und Büsserachstrasse, Lärmschutz Strassenlärm, Lärmsanierungsprojekt (LSP) / Behandlung der Einsprache

1. Feststellungen

Gestützt auf Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) müssen bestehende Strassenzüge, welche durch ihren Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der massgebenden Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat aus diesem Grund ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) über die Haupt- und Büsserachstrasse in Fehren ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 19. Juni 2013, das Amt für Raumplanung (ARP) am 27. Mai 2013 sowie die Einwohnergemeinde Fehren am 27. Juni 2013 zugestimmt.

Der Plan lag vom 2. September 2013 bis 1. Oktober 2013 öffentlich auf. Während der Auflagezeit ging die Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Solothurn, ein.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprache

Während der Auflagefrist kann jedermann, der von einem Nutzungsplan besonders betroffen ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c i.V.m. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG; BGS 711.1). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d PBG).

Vereine und Verbände sind zur Einsprache legitimiert, wenn es sich um beschwerdeberechtigte Organisationen nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) oder dem Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) handelt (vgl. Anhang zur Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen, VBO; SR 814.076). Nach kantonalem Recht sind zur Einsprache Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen legitimiert, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden (§ 16 PBG). Ferner können Vereine oder Verbände Einsprache erheben, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind (sog. egoistische Verbandsbeschwerde):

- Der Verband muss gemäss seiner Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen seiner Mitglieder berufen sein.
- Die Interessen der Mehrheit oder zumindest einer grossen Anzahl der Mitglieder muss betroffen und diese selber zur Einsprache legitimiert sein.

Zur Begründung der Rechtsbegehren wird auf die Akten verwiesen, soweit im Folgenden nicht ausdrücklich darauf Bezug genommen wird.

Das Einspracheverfahren ist grundsätzlich kosten- und entschädigungslos (§§ 37 Abs. 1 und 39 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen, VRG; BGS 124.11). Im vorliegenden Verfahren sind deshalb weder Kosten noch Parteientschädigungen aufzuerlegen oder zuzusprechen.

Mit der Einsprache vom 1. Oktober 2013 bemängelt der Einsprecher die fehlenden Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle und fordert, dass Verkehrsverminderungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen sind.

In der Begründung verweist der Einsprecher auf die im Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) verankerte prioritär zu erfolgende Prüfung von Massnahmen an der Quelle, sprich Verkehrsreduktionen (verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen), Temporeduktionen etc. Der Einsprecher ist der Meinung, dass die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmreduktion nicht geprüft worden sei. Es liege somit eine klare Missachtung des Willens des USG wie auch des Verwaltungsgerichtes vor (Fall LSP Derendingen, Referenz). Das LSP Fehren sei deshalb zwecks Überarbeitung zurückzuweisen und ein Gutachten zu erarbeiten, welches in Übereinstimmung mit dem USG und der LSV-Massnahmen an der Quelle prüft, also beim Strassenverkehr (Verkehrsverminderung, Geschwindigkeitsreduktion etc.).

Im LSP-Bericht Fehren ist bei der Bearbeitung des Berichtes jeweils auch die Auswirkung einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit durch das Ingenieurbüro ernsthaft prüfen zu lassen.

Nach Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wird mit Art. 4a Abs. 1 lit. a) der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt. Innerorts wären unter anderem Tempo-30-Zonen zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e) Signalisationsverordnung, SSV; SR 741.21). Einzelheiten zu den Anforderungen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen geregelt. Ausserorts gilt 80 km/h. Art. 32 Abs. 3 SVG sieht vor, dass die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde herab- oder heraufgesetzt werden können. Der Nachweis, dass die Voraussetzungen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind, ist in einem Gutachten zu erbringen (Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV).

Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Art. 2a und Art. 22a SSV 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 jedoch auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit regelt die zulässige Geschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Sie kann infolge besonderer örtlicher Verhältnisse auf einer bestimmten Strecke herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert oder die übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann (Art. 108 Abs. 2 SSV). Dabei ist der Grundsatz der Zweck- und Verhältnismässigkeit zu wahren.

Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012 Alpnachstad wird für die Gewährung von Erleichterungen vorausgesetzt, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Kantonsstrassen haben die Funktion, den Verkehr aufzunehmen und abzuleiten sowie die Ortschaften zu verbinden. Grundsätzlich haben sie somit eine andere Funktion als kommunale Strassen. Tempo-30-Zonen sind unter bestimmten Voraussetzungen jedoch auch auf Hauptstrassen zulässig. Die geltende Ordnung geht vom Konzept aus, wonach die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Ausnahme bildet. Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_17/2010 sind in erster Linie Verkehrsflussverbesserungen für eine Herabsetzung der Geschwindigkeiten entscheidend. Die Aspekte des Lärms spielen in den Erwägungen keine Rolle.

Das LSP ist nun nach der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn angepasst worden. Dabei wurde die Frage nach einer Temporeduktion anhand der Kriterien Sicherheit, Unfall, Verkehr, Umwelt und Strassencharakter mit der neuen Vollzugshilfe geprüft. Zuerst wurden die zwei Strassenzüge in 4 charakteristische Teilstrecken unterteilt. Die Analyse ergab, dass aufgrund des Kriteriums Umwelt die Einführung von Tempo 30 grundsätzlich einen zusätzlichen Nutzen ergeben würde. Bei der Teilstrecke 1 sprechen jedoch mehrheitlich Aspekte dagegen. Einerseits handelt es sich um eine Versorgungsrouten, bei welcher sich flankierende Massnahmen nur erschwert realisieren lassen. Andererseits handelt es sich um eine verkehrsorientierte Strecke mit Busverkehr ohne Unfallschwerpunkte. Die gleiche Argumentation gilt für die Teilstrecke 2. In diesem Abschnitt wird auch nächstes Jahr ein lärmdämmender Belag eingebaut. An der Teilstrecke 3 sind keine Gebäude mit Lärmgrenzwertüberschreitungen. Auch diese Strecke gilt als Versorgungsrouten mit verkehrsorientierendem Charakter. Ebenso ist auch die Teilstrecke 4 ohne Gebäude mit Lärmgrenzwertüberschreitungen und gilt als verkehrsorientiert ohne Unfallschwerpunkte. Bei allen 4 Teilstrecken ist somit die Einführung einer Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig.

Als Massnahme an der Quelle wird auf einem grossen Teilstück ein lärmdämmender Belag eingebaut. Die beiden anderen Teilstrecken werden erst im Laufe des ordentlichen Unterhaltes mit einem lärmdämmenden Belag saniert. Die Massnahmewirkung wurde bei beiden Teilstrecken nicht ermittelt, da eine noch zu grosse Zeitspanne bis zur Realisierung dieser Massnahme vorliegt. Mit der Reduktion des Lärmpegels um 1-2 dBA können jedoch etliche zusätzliche Liegenschaften geschützt werden. Massnahmen an der Quelle werden somit durch den Einbau von lärmdämmenden Belägen vollzogen.

Der vorliegende Bericht zeigt keine Begründung auf, weder ein umfassendes Gutachten zu erstellen noch von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abzuweichen. Die Abklärungen zu den entsprechenden Punkten sind ausreichend, um die Frage nach der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion zu beantworten.

Die Einsprache ist demnach abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.2 Feststellung von Amtes wegen

Formell wurde das Verfahren richtig durchgeführt. Materiell sind keine Beanstandungen zu machen. Das vorliegende LSP ist gemäss § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO; BGS 812.61) zu genehmigen.

3. **Beschluss**

- 3.1 Die Einsprache des VCS, Sektion Solothurn, Solothurn, zum Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Haupt- und Büsserachstrasse in Fehren wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.
- 3.2 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Haupt- und Büsserachstrasse in Fehren wird genehmigt.
- 3.3 Bei folgenden Strassen-Teilstücken wird innerorts ein lärmdämmender Belag (SDA 8-12) eingebaut:
- Hauptstrasse, Abschnitt Büsserachstrasse bis Steinenbühlhöhe im Jahr 2017
 - Hauptstrasse, westlicher Teil, ca. im Jahr 2035
 - Büsserachstrasse, ca. im Jahr 2035.
- 3.4 Bei 15 Liegenschaften und 4 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:
- Hauptstrasse Nrn. 12, 16, 23, 25, 27, 53, 61 und 115
 - Schwilochstrasse Nr. 49
 - Hölzlistrasse Nrn. 108, 163 und 165
 - Lämmli mattstrasse Nrn. 71 und 84
 - Steinenbühlstrasse Nr. 243
 - Parzellen-Nrn. 90, 315, 556 und 624.
- 3.5 Bei keiner dieser Liegenschaften werden im Beurteilungszustand im Jahr 2030 die Alarmwerte erreicht oder überschritten. Somit sind bei keinem dieser Gebäude Schallschutzmassnahmen gemäss Art. 15 LSV anzuordnen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Amthaus 1, 4502 Solothurn, eingereicht werden. Die Beschwerde hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (mur/muh)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Kreisbauamt III, Amthausstrasse 15, Postfach, 4143 Dornach

Gemeindepräsidium Fehren, Kirchstrasse 215, 4232 Fehren

Bauverwaltung Fehren, Kirchstrasse 215, 4232 Fehren

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn **(Einschreiben)**

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z.Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: "Fehren: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP), Haupt- und Büsserachstrasse")