

Regierungsratsbeschluss

vom 5. November 2018

Nr. 2018/1736

Seewen: Grellinger-, Hochwald-, Dorf-, Bretzwiler-, Büren- und Ziefenstrasse, Lärmschutz Strassenlärm, Lärmsanierungsprojekt (LSP) / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Gestützt auf Artikel 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) betreffend Grellinger-, Hochwald-, Dorf-, Bretzwiler-, Büren- und Ziefenstrasse in Seewen ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 8. Dezember 2017 und das Amt für Raumplanung (ARP) am 11. Dezember 2017 zugestimmt.

Der Bericht lag vom 7. Mai 2018 bis 5. Juni 2018 öffentlich auf. Während der Auflagezeit gingen zwei Einsprachen ein:

- Hubert Gehrig, Bretzwilerstrasse 31a, 4206 Seewen
- Gemeinde Seewen, Dorfstrasse 5, 4206 Seewen.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

Während der Auflagefrist kann jedermann, welcher 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).

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.

2.1.1 Einsprache Hubert Gehrig, Seewen

Der Antrag von Hubert Gehrig lautet:

"Die geplanten Massnahmen, insbesondere an der Bretzwilerstrasse, sind zu ergänzen resp. zu revidieren".

In der Begründung wird aufgeführt, dass der neue, sanierte Belag auf der Bretzwilerstrasse einen höheren Lärmpegel ausweist als der alte Belag. Der Schall werde vom Restaurant Euler di-

rekt an die gegenüberliegende Liegenschaft reflektiert. Zudem werde die erlaubte Geschwindigkeit häufig überschritten. Die nötigen Lärmkontrollen seien vernachlässigt worden.

Die Beschleunigung der Fahrzeuge Richtung Bretzwil erfolge bereits bei der Tankstelle, so dass an der Bretzwilerstrasse 31 oftmals die erlaubten 80 km/h überschritten würden. Ausserdem sei der Beschleunigungslärm enorm und wirke sehr störend, insbesondere aufgrund vieler Motorradfahrer. Bei der "Ende 50 km/h-Tafel" sei Tempo 100 keine Ausnahme. Griffige Massnahmen seien bisher nicht getroffen worden und im genannten LSP-Projekt leider auch nicht vorgesehen. Geschwindigkeitskontrollen würden ebenfalls vernachlässigt und seien unzureichend.

Durch die überhöhten Geschwindigkeiten seien Fussgänger sowie Velofahrer gefährdet, da keine Rad- oder Fussgängerstreifen vorhanden seien. Zudem befinde sich ein Restaurant und eine weitere Liegenschaft direkt an dieser Strasse. Der Abschnitt Weiherhügel bis Rüti sei zudem unübersichtlich und somit auch zu gefährlich für eine Geschwindigkeit von 80 km/h.

Bei der Bretzwilerstrasse 31a (GB Seewen Nr. 3327, Liegenschaft des Einsprechers) werden heute und im zukünftigen Beurteilungszustand (2037) die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten. Eine Sanierungspflicht seitens des Strasseneigentümers ist somit nicht vorhanden.

Ein neuer Belag wurde im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes ca. im Jahr 2013 eingebaut. Auch wenn dazumal kein lärmdämmender Belag eingebaut wurde, ist nicht nachvollziehbar, dass der neu eingebaute Belag lauter sein soll als der defekte, alte Belag. Laut LSP-Bericht ist vorgesehen, bei einer nächsten Belagssanierung einen lärmdämmenden Belag einzubauen. Die IGW werden jedoch auch - wie gesagt - ohne einen lärmdämmenden Belag bei der Liegenschaft (Bretzwilerstrasse 31a) eingehalten.

Die Wirkung von Reflexionen werden in der Regel überschätzt. Beim verwendeten Berechnungsmodell STL86+ werden Reflexionen berücksichtigt. Diese sind somit im Beurteilungspegel enthalten.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind nicht Gegenstand dieses Lärmsanierungsprojektes (LSP). Solche Massnahmen (inkl. Rad- und Fussgängersicherheitsmassnahmen) werden über das Erschliessungsplanverfahren, welches durch die Gemeindebehörde beantragt werden muss, planerisch sichergestellt.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.2 Einsprache Gemeinde Seewen

Die Gemeinde stellt folgende Rechtsbegehren:

- "1. Das Strassenlärm-Sanierungsprojekt Gemeinde Seewen vom 17. November 2017 sei in der vorliegenden Form nicht zu bewilligen.
2. Die Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach Artikel 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) seien abzuweisen.
3. Sämtliche und mögliche Emissionsbegrenzungen seien zu ergreifen und insbesondere Temporeduktionen anzuordnen.
4. Unter o/e Kostenfolge."

In der Begründung verweist die Einsprecherin darauf hin, dass die Erteilung von Erleichterungen nur in Sonderfällen erfolgen sollten. Trotz der geplanten Massnahmen würden bei 17 Gebäuden und 8 unüberbauten Parzellen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten, weshalb bei diesen

Erleichterungen beantragt würden. Das aufgelegte Projekt vermöge den rechtlichen Anforderungen aus folgenden Gründen nicht zu genügen.

Das beauftragte Ingenieurbüro habe die Frage der Temporeduktion trotz Vorliegens übermässiger Lärmbelastung ungenügend geprüft. Die kommunalen Verhältnisse seien zumindest im Rahmen einer fundierten, klaren und objektiven Grobanalyse abzuklären. In schwierigen oder unklaren Situationen sei ein umfassendes Gutachten zum Thema Geschwindigkeitsreduktion zu erstellen. Das Ingenieurbüro sei diesem Auftrag nicht nachgekommen.

Die allgemeinen Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. der Lärmsituation auf den Kantonsstrassen seien unberücksichtigt geblieben, ebenfalls das hohe Verkehrsaufkommen an Wochenenden, insbesondere durch Motorradfahrer.

Die Notwendigkeit sowie die Voraussetzungen für die Anordnung einer Temporeduktion als einfachstes Mittel zur Lärmbekämpfung seien gegeben. Temporeduktionen drängten sich umso mehr auf, als dass Lärmschutzwände entlang von Kantonsstrassen aus diversen Gründen abgelehnt würden. Temporeduktionen seien auch geeignet um die Verkehrssicherheit zu verbessern und trügen zudem dazu bei, den Verkehrsfluss zu verstetigen, was auch zu einer Verringerung der Lärmbelastung führe.

Die pauschalen Argumente, es handle sich um eine Ausserortsstrecken oder es seien flankierende Massnahmen nötig, genügten nicht, um Temporeduktionen generell als unwirksam zu betrachten. Es finde somit bloss eine "Sanierung auf dem Papier" statt, was dem Willen des Gesetzgebers widerspreche.

Nach Artikel 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Artikel 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. 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. Artikel 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 Artikel 2a und Artikel 22a SSV handelt es sich um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 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 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. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann bei besonderen örtlichen Verhältnissen 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, welche erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn hat mit seinem Entscheid vom 4. September 2017 (VWBES.2017.98) die Vollzugshilfe des Kantons Solothurn für die Durchführung einer Grobanalyse als sinnvoll und zweckmässig erachtet.

Aus der Einsprache geht hervor, dass auf allen Kantonsstrassen eine Tempo 30-Zone gewünscht wird. In der Regel werden Tempo 30-Zonen in einem einheitlichen klar abgegrenzten Gebiet eingeführt. Dabei gilt der Rechtsvortritt. Die Gemeinde Seewen hat jedoch auf dem ganzen Gemeindegebiet keine Tempo 30-Zone geschaffen.

Der Kanton hat zusammen mit der Gemeinde Seewen an diversen Orten die Verkehrssicherheit stetig erhöht. Ein Unfallschwerpunkt ist nirgends vorhanden. Ebenso sind keine Verkehrssicherheitsdefizite bekannt.

Der prüfungsbeauftragte Ingenieur hat die Grobanalyse korrekt durchgeführt. Aufgrund einer Grobanalyse wird keine definitive Entscheidung gefällt, sondern diese dient lediglich dazu, im Zweifelsfalle ein Gutachten auszulösen, um die Bedingungen einer Tempo 30-Zone aufzuzeigen. Der vorliegende Fall gibt keinen Anlass dazu.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn setzt bei der Lärmsanierung gemäss den gesetzlichen Vorgaben primär auf die Quellensanierung. Dabei wird in erster Linie auf die Wirkung von lärmdämmenden Belägen gesetzt. Die Wirkung von lärmdämmenden Belägen vermag die akustische Wirkung von Tempo 30-Zonen zu überbieten. Bereits im vergangenen Jahr wurde als vorgezogene Massnahme auf der ganzen Dorfstrasse und der Grellingerstrasse ein solcher lärmdämmender Belag eingebaut (SDA 8-12). Ebenfalls wird dieses Jahr auf der Bürenstrasse im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes ein lärmdämmender Belag eingebaut. Für die Bretzwilerstrasse ist im Jahr 2025 der Einbau eines lärmdämmenden Belages vorgesehen. Somit sind Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle geplant oder bereits ausgeführt worden.

Tempo 30-Zonen sind in der Regel zweckmässig auf Quartier- und Gemeindestrassen. Dort beruhigen sie den Verkehrsfluss und ermöglichen eine bessere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Diese Strassen dienen oft als Schul- und Einkaufswege für Fussgänger und Radfahrer. Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen sind nur in Ausnahmefällen, wenn die Sicherheit mit verhältnismässigen, betrieblichen und anderen baulichen Massnahmen nicht mehr gewährleistet werden kann, einzuführen. In Seewen Tempo 30-Zonen auf allen Kantonsstrassen einzuführen, mit dem einzigen Zweck des Lärmschutzes, wird als nicht zielführend resp. als nicht zweck- und verhältnismässig beurteilt, zumal - wie gesagt - auf dem übrigen Gemeindegebiet solche Zonen fehlen. Zum Zwecke des Lärmschutzes werden als Massnahme an der Quelle lärmdämmende Beläge verwendet.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

3. **Beschluss**

- 3.1 Die Einsprachen von Hubert Gehrig, Seewen, und der Gemeinde Seewen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
- 3.2 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Grellinger-, Hochwald-, Dorf-, Bretzwiler-, Büren- und Ziefenstrasse in Seewen vom Ingenieurbüro Jauslin Stebler AG, MuttENZ, vom 17. November 2017 wird genehmigt.
- 3.3 Im Jahr 2018 wird auf der Bürenstrasse im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes und der Strassensanierung ein lärmdämmender Belag eingebaut. Die Bretzwilerstrasse wird im Jahr 2025 mit einem lärmdämmenden Belag ausgestattet. Dabei wird ein lärmdämmender Belag mit einer minimalen Endwirkung von 1-2 dBA festgelegt.
- 3.4 Bei 17 Liegenschaften und 8 unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, so dass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Artikel 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:
- Bretzwilerstrasse Nrn. 5, 7, 12, 13, 14, 15, 17 und 25
 - Dorfstrasse Nrn. 3, 4, 9, 11, 12, 13, 14 und 21
 - Rütli Nr. 1
 - Parzellen Nrn. 3271, 4091, 4092, 4093, 4094, 4095, 4096 und 4097.
- 3.5 Bei keiner Liegenschaft wird nach der Sanierung der Alarmwert überschritten. Daher müssen bei keiner Liegenschaft Schallschutzfenster angeordnet werden.
- 3.6 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, das Lärmsanierungsprojekt, entsprechend den finanziellen Möglichkeiten, im Rahmen des Strassenbauprogrammes zu realisieren.



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/rom)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Kreisbauamt III, Amthaus, Postfach, 4143 Dornach

Gemeindepräsidium Seewen, Dorfstrasse 5, 4206 Seewen **(Einschreiben)**

Gemeinde Seewen, Dorfstrasse 5, 4206 Seewen **(Einschreiben)**

Bauverwaltung Seewen, Dorfstrasse 5, 4206 Seewen

Hubert Gehrig, Bretzwilerstrasse 31a, 4206 Seewen **(Einschreiben)**

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z. Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: "Seewen: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Grellinger-, Hochwald-, Dorf-, Bretzwiler-, Büren- und Ziefenstrasse")