



Solothurn

Tempo 30 bringt doppelten Gewinn

In der ganzen Schweiz müssen Strassen lärmsaniert werden. Beim Sanierungsprojekt in Büren hat der VCS Solothurn mit seiner Einsprache Recht bekommen: Das Verwaltungsgericht will, dass der Kanton dort die Einführung von Tempo 30 prüft.

Grundsätzlich ist alles klar: Der Bund schreibt im Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung vor, dass Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis Ende März 2018 bezüglich Lärm sanieren müssen. Dieser muss in erster Linie an der Quelle bekämpft werden, am einfachsten und billigsten mittels tieferer Geschwindigkeiten. Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 halbiert den Lärm ungefähr.

Im Fall des Lärmsanierungsprojekts Büren, das nötig ist, weil der Strassenlärm hier an einigen Orten die Immissionsgrenzwerte überschreitet, hat sich der Kanton Solothurn die Sache aber sehr einfach gemacht: Das zuständige Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons (AVT) prüfte die Situation anhand seiner «Vollzugshilfe», einem Handbuch «zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten». Das AVT kam zum Schluss, der Einbau eines lärm-dämmenden Strassenbelags sei wirksamer als eine Temporeduktion. Da auf der kurvigen Liestaler- und Seewenstrasse im Dorfkern ohnehin nicht mit 50 km/h gefahren werde und der heutige Strassenbelag noch intakt sei, wolle man ihn aber erst etwa 2030 bis 2035 ersetzen. Mit anderen Worten: Wir tun nichts.

Richterliche Nachhilfeaktion
Gegen diesen Beschluss erhob die VCS-Sektion Solothurn im Frühling 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Mit Urteil vom 4. September hiess dieses nun die Beschwerde gut und

wies das Verfahren an die Vorinstanz, also den Regierungsrat, zurück. Dieser «hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen (...) bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind». Und es brauche ein Gutachten über die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit: «Auf jeden Fall könnte mit Tempo 30 eine wirksame und sicher raschere Lärmreduktion erreicht werden als mit der geplanten Belagssanierung in weiter Ferne.» Zudem könnte diese Massnahme fristgerecht, das heisst bis Ende März 2018, in Kraft gesetzt werden.

«Einen riesigen Nagel eingeschlagen»

Peter Ettler ist Präsident der Lärmliga Schweiz. Im letzten September hielt er vor der parlamentarischen Gruppe «Natur und Umwelt» des Solothurner Kantonsrats ein Referat über Lärmsanierungsprojekte. Das VCS-Magazin wollte als Erstes von ihm wissen, was die gerichtliche Verpflichtung, die Einführung von Tempo 30 in Büren zu prüfen, konkret bedeutet.



Peter Ettler: Das heisst, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau AVT nicht einfach gestützt auf die Vollzugshilfe entscheiden darf. Diese ist so abgefasst, dass Tempo 30 auf verkehrsintensiven Strassen praktisch nie umgesetzt wird. Das Verwaltungsgericht sagt: Ihr dürft Lösungen wie Tempo 30 nicht von vornherein abschliessen.



Tempo 30, hier auf der Durchgangsachse von Köniz (BE), funktioniert und macht den Verkehr nicht nur viel sicherer, sondern auch viel leiser.

Das Gericht weist weiter darauf hin, dass in erster Linie die lärmintensiveren Beschleunigungs- und Bremsphasen ins Gewicht fallen. Und solche kämen bei Tempo 50 öfter vor als

bei Tempo 30, sie dauerten zudem länger.

Was Peter Ettler im nachfolgenden Interview so zusammenfasst: «Man hat mit Tempo 30 einen doppelten Gewinn.»

eine Temporeduktion von 50 auf 30 den Lärm halbiert. Temporeduktionen schützen aber nicht bloss vor Belästigung, sie eliminieren krankmachenden Lärm. Dieser ist gemäss neuesten Gesundheitsstudien etwa gleich schädlich wie die Luftverschmutzung.

Was bedeutet der Entscheid im Fall Büren für künftige Lärmschutzprojekte im Kanton Solothurn?

Das Gericht hat mit diesem Entscheid zwar einen riesigen Nagel eingeschlagen. Aber die zuständigen Ämter sind renitent. Gut möglich, dass das AVT das nächste Projekt wieder genau gleich auflegt und hofft, dass niemand Einsprache erhebt. Leider wehren sich die Leute selten.

Text und Interview:

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Muss man nicht sagen, dass sich der Kanton die Sache zu einfach gemacht hat?

Ämter wie das AVT schälen nie alle wichtigen Aspekte sorgfältig heraus, die für eine intensive Abwägung nötig wären. Diese Haltung stelle ich bei allen Ämtern fest, die sich mit Strassen befassen, auch beim Bundesamt für Strassen Astra. Es herrscht da die Meinung, die freie Fahrt mit den gesetzlichen Regelgeschwindigkeiten wie «50 innerorts» gehe allen anderen Interessen vor. Übersehen wird, dass