

EINSCHREIBEN

Bau- und Justizdepartement
des Kantons Solothurn
Röthhof
4509 Solothurn

Rodersdorf, 14.02.2022

Einsprache

Einsprecher: Einwohnergemeinde Rodersdorf
Gemeinderat
Leimenstrasse 2
4118 Rodersdorf

gegen

Objekt: Lärmsanierungsprojekt (LSP) Rodersdorf; Überarbeitung 2021
Ort: Rodersdorf: Metzleren-, Biederthal-, Leimen-, Grossbühl-, Oltingerstrasse und Kirchgasse
Einsprachegegner: Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Röthhof, 4509 Solothurn
Einsprachefrist: 15.02.2022

I. Rechtsbegehren / Antrag

Der Gemeinderat von Rodersdorf erhebt Einsprache gegen die Öffentliche Planaufgabe des Lärmsanierungsprojektes (LSP) über die Metzleren-, Biederthal-, Leimen-, Kirch- [korrekt: Kirchgasse], Grossbühl- und Oltingerstrasse und fordert eine aktualisierte und korrekte Neubewertung der Situation in Rodersdorf.

Der Gemeinderat stellt in seiner Einsprache den Antrag, den Abschnitt 5.1 «Verkehrsberuhigende Massnahmen» abzuändern und die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Länge der Biederthal- und Leimenstrasse sowie der Metzlerenstrasse (Kantonsstrassen) als verkehrsberuhigende Massnahme zur Lärminderung mit aufzunehmen.

Die Gemeinde Rodersdorf setzt sich für eine Lärminderung vom Strassenverkehr ein, kann diese aber nur in Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduktion akzeptieren. Die Kriterienkataloge des LSP müssen seriös und realistisch überarbeitet werden.

Daten einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2020 zur Aktualisierung der Daten aus dem vorherigen LSP anzuführen, vermag keine gute Extrapolation herzustellen, zumal zu diesem Zeitpunkt viele Verkehrsteilnehmenden der Home Office-Pflicht, respektive -Empfehlung Folge leisten mussten und somit gar nicht pendelten.

Der Gemeinderat stellt folgende Anträge:

- Das Projekt LSP ist in der vorliegenden überarbeiteten Version (August 2021) zurückzuziehen.
- Der vorgesehene Einbau eines Lärmschutzbelags soll vorgezogen werden und bereits, wie ursprünglich vorgesehen, im Jahr 2023 erfolgen.
- Der Einbau eines Lärmschutzbelags zum Ruheschutz und zur Lärmbekämpfung soll unbedingt mit einer Temporeduktion kombiniert werden, damit bei allen Liegenschaften entlang der Kantonsstrassen in Rodersdorf der vorgeschriebene Immissionsgrenzwert (IGW) zum Ruheschutz gesetzestkonform eingehalten werden kann.

II. Formelles

Das *Räumliche Leitbild 2016–2030* wurde 2015, 2016 mit rund 50 Mitwirkenden aus Rodersdorf erarbeitet und an der Gemeindeversammlung vom 16.03.2017 genehmigt. Es gilt als Grundlage für die Ortsplanrevision. Das *Räumliche Leitbild 2016–2030* ist behördenverbindlich und formuliert Entwicklungsprojekte mit Auftrag an den Gemeinderat und weitere Kommissionen und Institutionen.

Das *Räumliche Leitbild 2016–2030* enthält den Beschluss der Legislative, der für den Gemeinderat behördenverbindlich ist: Einführung Tempo 30, respektive Temporeduktion (<http://www.rodersdorf.ch/files/BXMediaPlusDocument1750file.pdf>: 1.11 und 3.6).

Rodersdorf hat Siedlungscharakter. Die Kantonsstrassen in Rodersdorf sind eindeutig siedlungsorientierte Strassen. Ganz besonders trifft dies auch für die Biederthalstrasse zu und für die Leimenstrasse, insbesondere vom Dorfkern aus Richtung Leimen, mindestens bis zur Einfahrt Birkenstrasse, also bis zum Siedlungsrand.

Die Kantonsstrassen führen durch das historische Dorfzentrum von Rodersdorf. Rodersdorf hat ein schützenswertes Ortsbild von nationaler Bedeutung und verfügt entsprechend über einen Eintrag im Inventar ISOS. Innerhalb des Perimeters der Schutzzone unterliegen praktisch alle Gebäude an den Kantonsstrassen einem Schutzstatus. Aus demselben Grund dürfen die Strassen im Ortskern weder verbreitert, noch begradigt, noch dürfen sie mit durchgehenden Trottoirs versehen werden.

Für die Dorfgemeinschaft spielen öffentliche Aussenräume eine zentrale Rolle als Begegnungs- und Bewegungsräume. Speziell gilt dies auch für das Dorfzentrum rund um Gemeindehaus, Platane, Kirche, ehem. Post, Kinderspielplatz, Laden. Gemäss Leitbild ist «Die Funktion der öffentlichen Aussenräume als Begegnungs- und Bewegungsräume [...] auszubauen.» Weiter: «Der Strassenzug (Leimen- und Biederthalstrasse) als ehemals wichtigster Kommunikations- und Begegnungsraum genügt dieser Funktion infolge des Verkehrsaufkommens nur noch sehr beschränkt.»

Das dazu formulierte Ziel im *Räumlichen Leitbild 2016–2030* lautet: «Der motorisierte Verkehr auf der Leimen- und der Biederthalstrasse ist zu verlangsamen.» Und: «Auf den Kantonsstrassen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.» Der Gemeinderat solle mit dem Kanton Verhandlungen aufnehmen für die Umsetzung einer Temporeduktion. *Das Räumliche Leitbild 2016–2030* sieht ebenfalls eine Temporeduktion auf den Dorfstrassen (Quartierstrassen) vor, was der Einführung von Tempo 30 generell gleichkommt.

In den letzten Jahren häuften sich die Lärmklagen aus der Bevölkerung, begleitet von Angaben über Fastunfälle und sehr gefährlicher Situationen für Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere auch für Kinder. Es folgten Petitionen, die die generelle Einführung von Tempo 30 in Rodersdorf verlangten. Das Bedürfnis nach vermehrter Ruhe und gesteigerter Verkehrssicherheit in der Bevölkerung ist gross und konstant. Dies unterstreichen auch die regelmässigen Anfragen aus der Bevölkerung zu diesem Thema.

Der Regierungsratsbeschluss Nr. 2021/590 vom 27. April 2021: 3.2.6 (Seite 6) hält fest: «Unter gewissen Voraussetzungen und basierend auf einer Interessensabwägung resp. einem entsprechenden Gutachten können wir uns künftig durchaus auch Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten

Kantonsstrassen innerorts vorstellen.»

Der Einbau eines Flüsterbelags ist begrüssenswert. Das vorliegende LSP ist jedoch kaum angepasst worden gegenüber der Version von 2019, gegen welche Einwohnerinnen und Einwohnern und der VCS Einsprachen erhoben haben. Ein Flüsterbelag hat durchaus einen positiven Effekt auf die Lärmbelastung, welche verringert wird. Hinsichtlich weiterer, für uns wichtiger Aspekte, entfaltet er indes- sen bloss eine geringe oder gar keine Wirkung. Diese betreffen insbesondere die Themen Sicherheit und Wohnlichkeit im Siedlungsraum.

Die zum Vergleich herangezogenen Messdaten stammen aus dem Jahr 2014 (Anhang 5), ergänzt durch eine Verkehrszählung aus dem Jahre 2020. Im Vergleich zum vorangehenden Bericht sollen nun bei viel weniger Liegenschaften Lärm-Grenzwertüberschreitung vorkommen, und dies trotz teil- weise doppelt so grossem Verkehrsaufkommen!

Beurteilung des Kriterienkatalogs (Anhang 8.1)

Der Kriterienkatalog (Anhang 8.1) ist folgendermassen zu beurteilen:

--> Sicherheit: Die Antwort ist **ja!** (sollte **grün** hinterlegt sein!). Trottoirs gibt es nur einseitig. Velo- wege gibt es keine. Die Strassenverhältnisse im Dorfkern sind zu eng, um ein sicheres Nebeneinan- der aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

--> Strassencharakter: Die Antwort ist eindeutig **ja!** Die Strassenabschnitte im Kern haben Siedlungscharakter. Der Verkehr schlängelte sich durch die Kernsiedlung. Die Häuser standen dort, bevor eine Strasse für den motorisierten Verkehr gebaut wurde.

--> Es handelt sich bei den Strassenabschnitten um ein Dorfzentrum. Die Überquerung der Strasse ist wechselseitig nötig (Schulweg Kindergarten und Schulhaus Grossbühl, Kirche, Platanenplatz, Ge- meindehaus...)

--> Schlussbeurteilung des Kantons: Tempo 30 sei wegen der engen Strassenverhältnisse und we- gen nicht-möglichen flankierenden Massnahmen nicht durchsetzbar.

Die Schlussbeurteilung der Verantwortlichen des Kantons Solothurn, Tempo 30 sei wegen der engen Strassenverhältnisse und wegen nicht-möglichen flankierenden Massnahmen nicht durchsetzbar, vermögen wir nicht nachzuvollziehen. Das Argument ist in sich widersprüchlich. Es wird eingeräumt, dass im Kerngebiet unseres Dorfes aus denkmalpflegerischer Sicht keine flankierenden baulichen Massnahmen (wie beispielsweise Trottoirs, Fahrradstreifen usw.) möglich sind. Wenn aber keine baulichen Massnahmen möglich sind, welche zu einem verlangsamten Fahren der motorisierten Ver- kehrsteilnehmenden führen, so drängt sich eine Temporeduktion als lärmberuhigende Massnahme sowie aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen aufgrund der gewundenen und unüber- sichtlichen Strassenverhältnisse geradezu auf!

Es ist glücklichen Umständen und Zufällen zu verdanken, dass eine Vielzahl von Gefährdungen, ver- ursacht durch zu schnell fahrende Motorfahrzeuge, ohne gravierende Folgen geblieben sind. Betrof- fen waren durchwegs Fussgänger, insbesondere auch für Schulkinder und Kindergarten-Kinder. Dies trifft in erhöhtem Masse auf das Strassen-S im Dorfzentrum (Kirche, Gemeindeverwaltung, Laden, Engel) zu.

Die Argumentation, dass «wegen der Kurven und Einmündungen bereits langsamer gefahren wird» sagt weder etwas aus über die effektiv gefahrene Geschwindigkeit, noch garantiert sie, dass alle Ver- kehrsteilnehmer der Situation angepasst langsamer fahren. Das mehrfach geäusserte Argument «ich fahre ja mit Tempo 50, was erlaubt ist», zeugt davon, dass sich bei weitem nicht alle Teilnehmer ohne vorgeschriebene Temporeduktion der effektiven Strassensituation anpassen. Sie gehen davon aus, dass die Nichtanpassung der Geschwindigkeit ohnehin straffrei bleiben werde. Sie gefährden mit der Überzeugung, im Recht zu sein, schwächere und ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Eine Temporeduktion verbessert erwiesenermassen das Fahrverhalten, verkürzt den Bremsweg (13,3 m bei 30 km/h gegenüber 27,7 m bei 50 km/h) und erhöht somit die Sicherheit erheblich.

Der Gemeinderat hält zum LSP im Weiteren fest:

- Die Sicherheits- und die Lärmsituation sind verbesserungsbedürftig.
- Eine Verbesserung mit Tempo 30 abzulehnen, weil zu wenige über Grenzwert betroffen sind, ergibt keinen Sinn. Leiser zu sein als der Grenzwert ist kein Gegenargument.
- Braucht es wirklich zuerst Unfälle zur Senkung des Tempos (Punkt erhöhte Unfallhäufigkeit)? I.e.: Die Unfallstatistik als Gegenargument für eine Einführung von Tempo 30 als effiziente Lärmschutzmassnahme ins Feld zu führen, ist unerklärlich und vor der besorgten Einwohnerschaft nicht vertretbar.
- Rodersdorf hat Siedlungscharakter und einen Dorfkern.
- Rodersdorf verfügt über ein historisches Zentrum mit einer entsprechend dichten und engen Bebauungs- und Nutzungsstruktur, welche zudem weitreichenden Schutzstatus genießt (ISOS).
- Können noch nicht definierte/ausgeführte Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit als Gegenargument dienen?
- Die Tabelle (Kriterienkatalog) scheint äusserst arbiträr ausgefüllt worden zu sein.
- Tempo 30 als schnell umsetzbare, einfache und effiziente Massnahme mit nachhaltiger Wirkung, insbesondere zum Schutz der direkten Anwohnerinnen und Anwohner, und weitere Lärmschutzmassnahmen müssen nicht zwingend verbunden werden, allerdings trägt Tempo 30 zu einer Verringerung der Investitionen von Lärmschutzmassnahmen und gleichzeitig zur Erhöhung der Sicherheit bei.
- Lärmmessungen haben erwiesen, dass eine Temporeduktion den Lärm zu reduzieren hilft, da langsames Fahren weniger Lärm erzeugt (<http://www.laerm.ch/de/laerm-und-ruhe/leiser-mobil-sein/tempo-30/tempo-30.html>).
- Von Gesetzes wegen sind ausnahmslos alle Einwohnerinnen und Einwohner vor Lärmimmissionen zu schützen. Der Einbau eines Flüsterbelags alleine vermag das leider erwiesenermassen nicht zu erreichen (siehe bspw. LSP, 3.2 Lärmbelastung Z1, 2034, S. 12). Die Kombination von Flüsterbelag und Temporeduktion ist nach neustem Wissenstand die einzige Möglichkeit, die Lärmschutzverordnung und das Umweltschutzgesetz auf den Kantonsstrassen in Rodersdorf einzuhalten.
- Der Bund hat die Sanierungsfrist zum Schutz der Bevölkerung verlängert und die Lärm-schutzbekämpfung als Daueraufgabe erklärt, da das Ziel anders nicht zu erreichen ist. Die Bevölkerung ist primär mit Massnahmen an der Quelle zu schützen.

III. Begründung

Der Gemeinderat von Rodersdorf hält aus seinem behördenverbindlichen Auftrag, resultierend aus dem *Räumlichen Leitbild 2016–2030*, fest: «Der motorisierte Verkehr auf der Leimen- und der Biederthalstrasse ist zu verlangsamen.»

Wir begrüssen eine Verminderung der bestehenden Lärmimmissionen entlang den Kantonsstrassen mit Flüsterbelag sehr. Wir betonen aber, dass sich eine weitergehende und nachhaltige Lärmminde-rung nur kombiniert mit einer vorgeschriebenen Reduktion der Geschwindigkeit erzielen lässt. Über-dies bleibt festzuhalten, dass die anderen Probleme und Sorgen der Bevölkerung und der Gemeinde in Bezug auf den Strassenverkehr (Sicherheit, Umwelt, Wohnlichkeit) alleine mit einem Flüsterbelag nicht gelöst werden. Ein Flüsterbelag muss ca. alle 15 Jahre ausgewechselt werden (gegenüber 25 Jahren bei herkömmlichen Belägen). Er ist im Unterhalt ebenfalls kostenintensiver. Der Lärmminde-rungseffekt ist nach ca. 15 Jahren bei normaler Abnutzung bereits um etwa die Hälfte verringert.

Die von uns geforderte Reduzierung der Geschwindigkeit führt nicht nur zu einer Lärmminde-rung, sondern führt erwiesenermassen gleichzeitig zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Rodersdorf will nicht erst durch eine hohe Anzahl von Unfällen und deren Schweregrad beweisen müssen, dass eine Temporeduktion auch aus sicherheitstechnischen Grün-den dringend notwendig ist. Mittels Temporeduktion und Verkehrsberuhigung steigt die Attraktivität im Siedlungsstrassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden (Velo, Fussgänger und ganz besonders Kinder und Senioren).

Bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (namentlich in einem Ortszentrum) kann auf einem Haupt-strassenabschnitt die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden (Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV),

falls die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV gegeben sind. Konkret heisst dies, dass mindestens ein Punkt der unter diesem Artikel aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sein, nämlich, dass:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (→ trifft zu)
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (→ trifft zu)
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (→ trifft zu). Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Auszug aus den Schlussfolgerungen des Berichts der WAM Ingenieure und Planer AG, Solothurn vom 29.1.2021: «*Mit einer Temporeduktion könnten die erkannten Defizite mit verhältnismässigem Aufwand entschärft werden. Auch sind u.E. die besonderen örtlichen Gegebenheiten vorhanden, welche es grundsätzlich ermöglichen, diesen Hauptstrassenabschnitt (ausnahmsweise) in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen.*» (LSP, 5.1. Verkehrsberuhigende Massnahmen, Seiten 14–15). Bundesgerichtsurteile jüngerer Datums stützen sogar Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass das im LSP-Bericht zitierte Gutachten nicht mit dem Projekt aufgelegt wurde.

Die Einführung der Tempo 30-Strecke auf den Kantonsstrassen soll in Rodersdorf parallel zum Einbau des Flüsterbelags erfolgen. Die Temporeduktion ist hinsichtlich Senkung der Lärmimmissionen eine unabdingbare zusätzliche, insgesamt nachhaltigere Lösung: sie erreicht kombiniert mit dem Flüsterbelag praktisch die doppelte Wirkung bei Ende der akustischen Lebensdauer für einen SDA 4-12-Belag. Sie ist eine kostengünstige Massnahme im Bereich Umweltschutz (Minderung Lärmimmission) und Sicherheit. Darüber hinaus rettet sie Leben. Dafür setzen wir uns mit Nachdruck ein.

Freundliche Grüsse

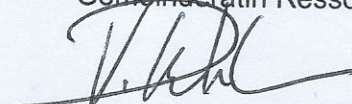
Gemeinderat Rodersdorf

Gemeindepräsident:



Dr. Thomas Bürgi

Gemeinderätin Ressort Tiefbau:



lic. phil. Véronique Hilfiker