



Appellationsgericht
des Kantons Basel-Stadt

Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme an der Quelle

Aktuelle Rechtsprechung

Vereinigung für Umweltrecht (VUR), Tagung vom 14. Juni 2018 in Solothurn
«Strassenlärm – Rechts- und Vollzugsfragen nach Ablauf der Sanierungsfrist»

Dr. iur. Michèle Guth, Gerichtsschreiberin



- 1. VGE BS VD.2016.9/10: Ausgangslage**
- 2. Prozessgeschichte**
- 3. Verbandsbeschwerderecht**
- 4. Voraussetzungen der Temporeduktion**
 - a) Gesetzliche Grundlagen**
 - b) Bundesgerichtliche Rechtsprechung**
- 5. Prüfung der Massnahme im vorliegenden Fall**
- 6. BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018**
- 7. Ausblick**



1. Ausgangslage

- Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013
- Verkehrsanordnung des Amts für Mobilität vom 15. April 2015:

Permanente Massnahmen:

Sevogelstrasse zwischen St. Alban-Anlage und Hardstrasse:
Zone Höchstgeschwindigkeit 30 km/h;

Sevogelstrasse zwischen Hardstrasse und St. Jakobs-Strasse:
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h;

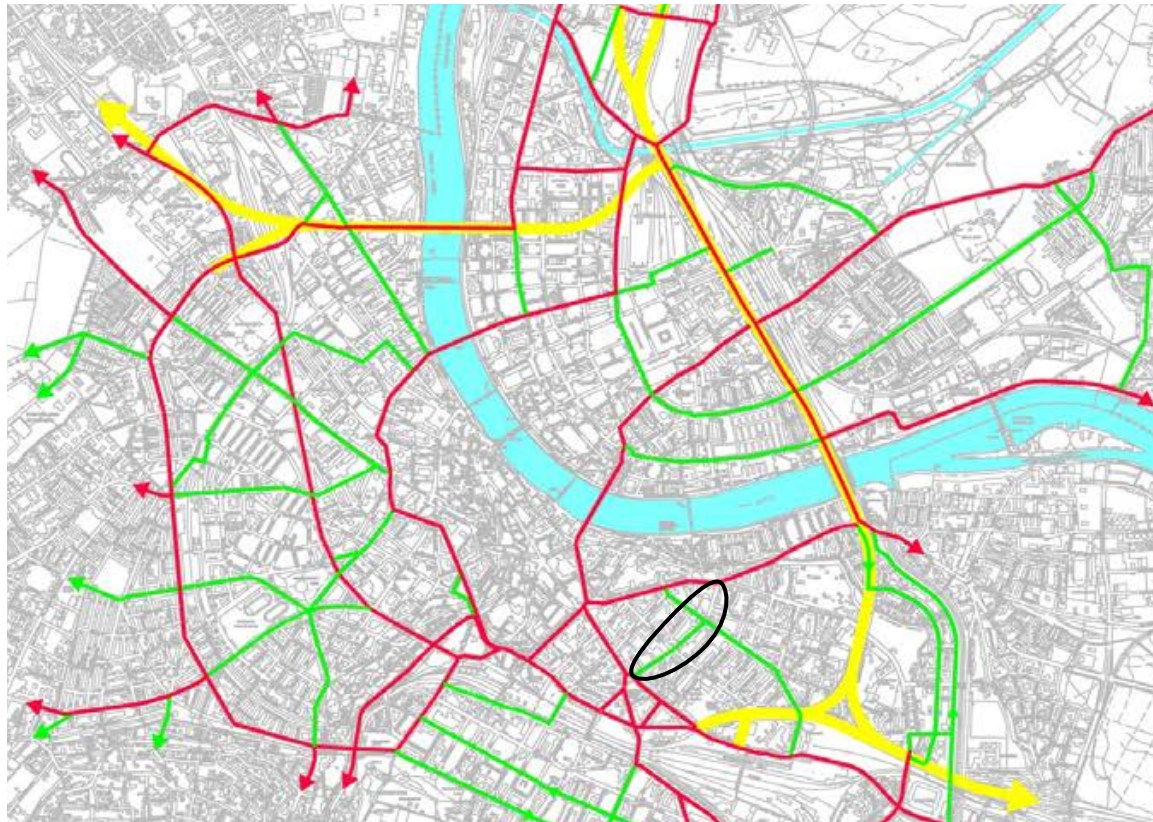
vor den Liegenschaften Nrn. 21, 49–59, Nr. 69, Nr. 79:

Parkieren mit Parkscheibe (Blaue Zone), mit Parkkarte 4052
unbeschränkt.





Strassennetzhierarchie



-  Hochleistungsstrassen (HLS)
-  Hauptverkehrsstrassen (HVS)
-  Hauptsammelstrassen (HSS)

(Amt für Mobilität)



Quartier- und **Haupt**sammelstrasse



(<http://map.geo.bs.ch/>)



Sanierungsbedarf



Strassenlärmkataster Tag

- PW Eingehalten
- PW Überschritten
- IGW Überschritten
- Belastung 66.5-69.4



2. Prozessgeschichte

- 15.04.2015 Verkehrsanordnung des Amts für Mobilität
- 24.04.2015 Rekurs von ACS und TCS beim zuständigen Departement
- 19.11.2015 Entscheid des Bau- und Verkehrsdepartement
- 06.01.2016 Eingang der Rekurse von ACS und TCS beim VGer
 → Vereinigung der Verfahren
- 08.11.2016 Augenschein und Urteil des Verwaltungsgerichts BS



3. Verbandsbeschwerderecht

ACS und TCS als Rekurrenten → egoistische Verbandsbeschwerde

Voraussetzungen:

- Wahrung der Interessen der Mitglieder gemäss Statuten *und*
- die Mehrheit oder zumindest eine Grosszahl der Mitglieder wären zur Geltendmachung dieser Interessen durch Beschwerde befugt.
→ *regelmässige Benützung der betroffenen Strasse*
(vgl. BGer 1C_497/2017 vom 23. Februar 2018 E. 2.1)

Legitimation der Sektionen beider Basel von TCS und ACS hier bejaht.

Vgl. aber BGer 1C_117+118/2017 vom 20. März 2018 E. 2:
Beschwerdelegitimation der Zürcher Sektionen offengelassen.



4. Voraussetzungen der Temporeduktion

a) Gesetzliche Grundlagen

Art. 108 Abs. 2 SSV

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

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



Art. 108 Abs. 4 SSV

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Anforderungen an das Gutachten:

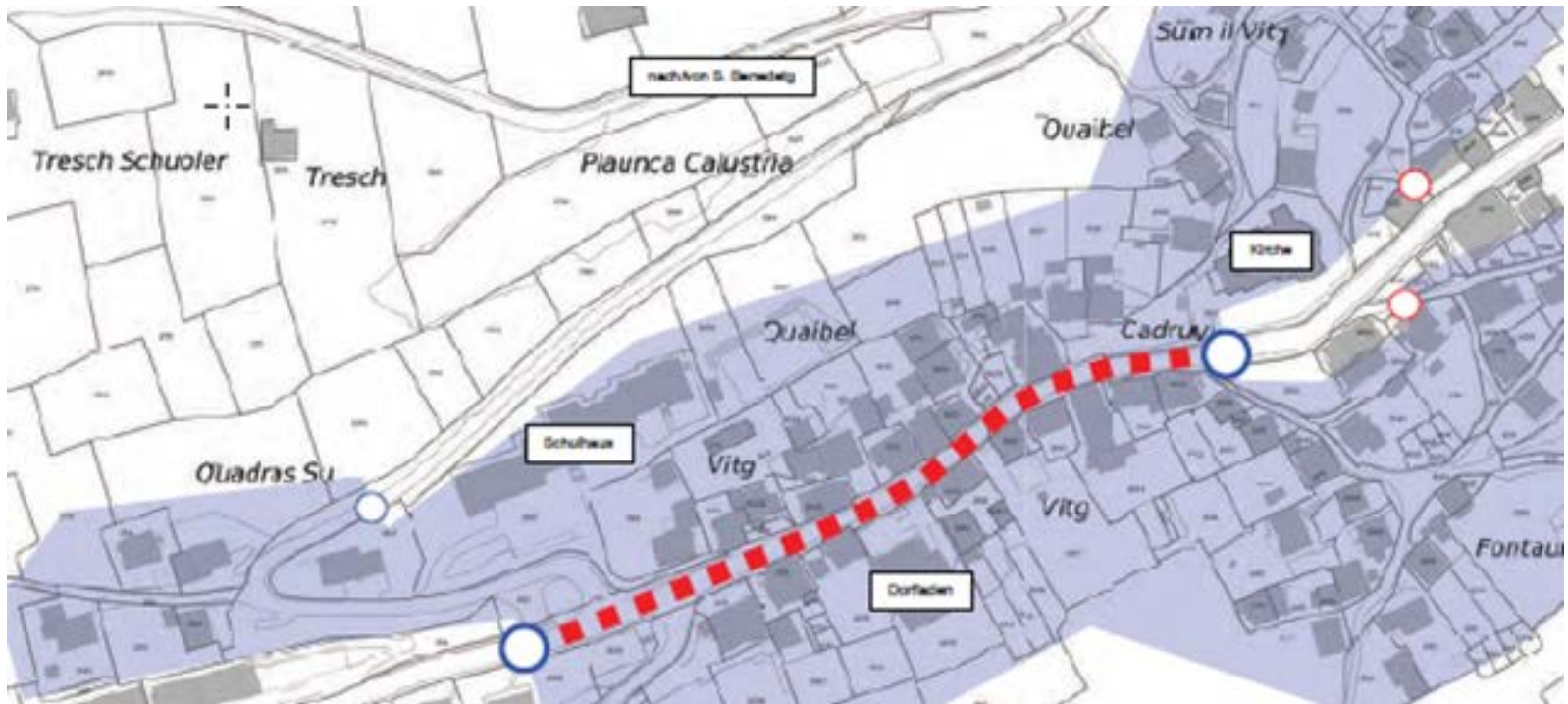
- Von Fachleuten erstellt
(muss nicht verwaltungsunabhängig sein);
- Bereitstellung von Informationen, damit zuständige Behörde entscheiden kann (zur Ergänzung kann aber auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden);
- Aufzeigen der Konsequenzen der Temporeduktion sowie von alternativen Massnahmen zur Lärmbekämpfung.

vgl. BGer 1C_117+118/2017 E. 5 und BGE 136 II 539 E. 3.2



b) Bundesgerichtliche Rechtsprechung

- BGE 139 II 145 (Sumvitg)





- BGer 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016
(Lärmsanierung Grabenstrasse Zug)





5. Prüfung von Massnahmen an der Quelle

→ *Verhältnismässigkeitsprüfung*

1. Verminderung der Lärmbelastung

2. Stehen andere Lärmschutzmassnahmen zur Verfügung?

- Lärmarme Strassenbeläge
- Lärmschutzwände
- Änderung Verkehrsregime, Fahrverbot
- Temporäre Geschwindigkeitsherabsetzung
- Leise Reifen?

3. Interessenabwägung

- Verkehrssicherheit
- Verkehrsverlagerungen
- Zeitverlust
- Öffentlicher Verkehr



6. BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018

- Es genügt, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung eine (gewisse) Reduktion der Umweltbelastung bewirken kann;
 - BGer stellt auf Messuntersuchungen des BAFU ab:
Erhebliche Senkung der effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten allein durch die Signalisation von Tempo 30 (um bis zu 13 km/h);
 - Annahme eines grösseren Lärmreduktionspotenzials als im Gutachten;
 - Angesichts der verminderten Nutzungsdauer von lärmarmen Belägen genügen vorläufige Überlegungen zur wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit;
- *Abweisung der Beschwerde des ACS*



7. Ausblick

- In Zürich sind noch verschiedene Verfahren hängig.
- «Generell 30»?
- Parlamentarische Initiative 17.462 von Gregor Rutz
«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht
verunmöglichen»



Appellationsgericht
des Kantons Basel-Stadt

Besten Dank!