

ettlersuter

28. April 2020

Frist: 8. Mai 2020
Frist: ERFASST

Liestal, 22. April 2020
Bereich / GSK/REA/SI

Entscheid Nr. 105 /2020

Urs und Ursula Reinhardt-Horst, Laufenstrasse 85 und Corinne und Fabian Corbat-Reinhardt, Laufenstrasse 87, Wahlen; Gesuch um Lärmschutzsanierungsmassnahmen Laufenstrasse 85 und 87, Wahlen

I. SACHVERHALT

- 1.1 Für die Laufenstrasse in der Gemeinde Wahlen liegt ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) mit Datum vom 25. April 2017 vor. Die Gebäude Laufenstrasse 85 und 87 liegen in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II, der massgebende Immissionsgrenzwert (IGW) liegt in der ES II bei 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Die im LSP ermittelten Lärmbelastungen (Tag/Nacht) sind wie folgt:

Gebäude	Ist-Zustand 2015 ohne Massnahmen Tag / Nacht	Zustand 2035 ohne Massnahmen Tag / Nacht	Zustand 2035 mit Massnahmen Tag / Nacht
Laufenstrasse 85	60 / 47 dB(A)	61 / 49 dB(A)	58 / 46 dB(A)
Laufenstrasse 87	61 / 48 dB(A)	62 / 50 dB(A)	59 / 47 dB(A)

- 1.2 Aus der Tabelle geht hervor, dass der massgebende IGW bei beiden Gebäuden in allen Zuständen in der Nacht eingehalten wird. Am Tag wird der IGW bei beiden Gebäuden im Zustand 2035 ohne Massnahmen überschritten. Mit Massnahmen wird der IGW jedoch bei beiden Gebäuden im Zustand 2035 eingehalten. Als Massnahme wurde der Einbau eines hochwirksamen lärmindernden Belags vorgesehen.
- 1.3 Mit Schreiben vom 17. Juni 2019 ersuchten Urs und Ursula Reinhardt-Horst, vertreten durch RA Martin Looser, ettlersuter Rechtsanwälte, um Einsicht in die Akten zu den erfolgten strassenlärmsanierungsrechtlichen Abklärungen und den geplanten Vorkehren. Die Akten wurden den Gesuchstellern in der Folge zugestellt.
- 1.4 Am 23. Dezember 2019 reichten Urs und Ursula Reinhardt-Horst, Laufenstrasse 85, 4246 Wahlen und Corinne und Fabian Corbat-Reinhardt, Laufenstrasse 87, 4246 Wahlen, alle vertreten durch RA Martin Looser und MLaw Annina Dillier, ettlersuter Rechtsanwälte, Klausstrasse 43, Postfach 3062, 8034 Zürich, ein Gesuch um Lärmschutzsanierungsmassnahmen an der Laufenstrasse in Wahlen ein. Sie beantragen die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, zumindest bis zum Einbau eines lärmarmen Strassenbelags. Eventualiter beantragen sie, es sei der Einbau des lärmarmen Strassenbelags umgehend an Hand zu nehmen und bis spätestens 31. Dezember 2020 umzusetzen, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch dann herabzusetzen sei, falls der IGW trotz Einbaus

eines lärmarmen Belags nicht eingehalten werden kann. Zudem beantragen die Gesuchsteller, es sei die Laufenstrasse für den Lastwagenverkehr zu sperren, eventuell beschränkt auf die Nachtzeit und die erste Morgenstunde. In jedem Fall sei ein Verkehrsgutachten in Bezug auf die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einzuholen und schliesslich sei auch in jedem Fall auf die Gewährung von Erleichterungen zu verzichten.

II. ERWÄGUNGEN

- 2.1 Gemäss § 3 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz des Kantons Basel-Landschaft (VwVG BL) kann jedermann einer Behörde ein rechtliches Begehren stellen. Gemäss § 25 Abs. 2 VwVG BL hat die angerufene zuständige Behörde dem Begehren um Erlass einer Verfügung zu entsprechen, wenn ein schutzwürdiges Interesse nachgewiesen wird.
- 2.2 Die Gesuchsteller sind von dem LSP Laufenstrasse Wahlen betroffen, haben jedoch keine Erleichterungsverfügung erhalten. Für die Liegenschaften wurde stattdessen als Sanierungsmassnahme der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen. Die Gesuchsteller monieren, dass sie bisher keine Sanierungsverfügung, welche den Einbau des lärmarmen Strassenbelags vorsehen würde, erhalten haben. Ausserdem stellen sie sich auf den Standpunkt, dass das LSP nicht rechtsgenügend durchgeführt worden sei, da es vom Amt für Raumplanung und vom Tiefbauamt genehmigt worden sei, obwohl für solche Projekte gemäss § 15 Abs. 2 Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft (StrG) die Bau- und Umweltschutzdirektion die zuständige Behörde sei.
- 2.3 Im Kanton Basel-Landschaft wird die Erarbeitung von Lärmschutzprojekten durch das Tiefbauamt als zuständiges Amt für die Kantonsstrassen (gemäss § 25 Abs. 2 lit. d Dienstordnung der Bau- und Umweltschutzdirektion [DO BUD]) beauftragt und durch die Abteilung Lärmschutz des Amts für Raumplanung als Vollzugsbehörde im Bereich Lärmschutz (§ 16 Abs. 2 lit. f DO BUD) fachlich eng begleitet. Am Ende der Projekterarbeitung und bei Vorliegen des LSP-Berichts wird dieser durch das Tiefbauamt verabschiedet und durch das Amt für Raumplanung genehmigt. Die Ebene der Direktion ist für Beschlüsse von Bauprojekten vorgesehen (§15 Abs. 2 StrG). Bei einem LSP, das nicht gleichzeitig konkrete bauliche Massnahmen, wie beispielsweise die Errichtung einer Lärmschutzmauer beschliesst, handelt es sich nicht um ein Bauprojekt nach § 15 StrG, womit auch kein Entscheid der Bau- und Umweltschutzdirektion erforderlich ist. Das LSP ist diesbezüglich nicht zu beanstanden. Für den Einbau eines lärmindernden Strassenbelags erfolgt ein separates Verfahren. Für die von verbleibender IGW-Überschreitung betroffenen Gebäude wird die Erleichterung durch die Bau- und Umweltschutzdirektion mittels Entscheid gewährt. Die übrigen vom LSP betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer werden von der Fachstelle Lärmschutz brieflich kontaktiert und über die Ergebnisse des LSP und die vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen informiert. Mit dem Eintreten auf das vorliegende Gesuch wird den Gesuchstellern die Möglichkeit erteilt, ein formelles verwaltungsrechtliches Verfahren betreffend die Ergebnisse des LSP durchzuführen. Es wird daher das Bestehen eines schutzwürdigen Interesses angenommen und den Erlass einer Verfügung im Sinne von § 25 Abs. 2 VwVG BL an Hand genommen.
- 2.4 Die Bau- und Umweltschutzdirektion erachtet sich als zuständig für die Beurteilung des vorliegenden Gesuchs. Gemäss § 3 Abs. 1 lit. a Strassenverkehrsgesetz Basel-Landschaft (SVG BL) entscheidet die Sicherheitsdirektion in Verbindung mit der Bau- und Umwelt-

schutzdirektion über alle Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen auf Kantonsstrassen. Die Gesuchsteller stellen aus diesem Grund den Verfahrens Antrag, es sei das Lärmsanierungsverfahren mit demjenigen der Sicherheitsdirektion um Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion zu koordinieren. Dem Verfahrens Antrag wird entsprochen und die Sicherheitsdirektion wurde über das Vorliegen des Gesuchs informiert.

- 2.5 Es wird auf das Gesuch eingetreten.
- 2.6 Die Gesuchsteller führen unter dem Titel Sachverhalt aus, dass sie im Jahr 2014 eine Strassenlärmmessung durch die Gruner AG erstellen liessen. Die Gruner AG sei dabei zu dem Schluss gekommen, dass der IGW auch in der Nacht leicht, d.h. um 1.1 dB überschritten sei. Es könne davon ausgegangen werden, dass diese Zahlen viel exakter seien, als die Zahlen im LSP. Die übrigen gemäss LSP ermittelten Werte werden in ihrem Gesuch jedoch nicht explizit beanstandet. Ebenfalls nicht bestritten wird, dass für die Liegenschaft Laufenstrasse 85 im Ist-Zustand 2015 keine Überschreitung des IGW vorliegt. Betreffend die Laufenstrasse 85 kann somit festgehalten werden, dass keinerlei Dringlichkeit für die Ergreifung von Lärmsanierungsmassnahmen vorliegt, da der Grenzwert derzeit eingehalten wird.
- 2.7 Gemäss Anhang 2 Ziffer 1 Absatz 2 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) empfiehlt das Bundesamt für Umwelt (BAFU) den Vollzugsbehörden entsprechend dem Stand der Technik geeignete Berechnungsverfahren. Im Leitfaden Strassenlärm des BAFU und des Bundesamts für Strassen (ASTRA), Kapitel 4, empfiehlt das BAFU für die Berechnung des Strassenverkehrslärms im Allgemeinen das Berechnungsmodell STL86+ anzuwenden. Die Kantone setzen denn auch bei ihren strassenlärmetechnischen Ermittlungen inklusive Strassenlärmsanierungen nach wie vor auf das Modell STL86+. Dieses hat sich in der Vergangenheit aufgrund der Erfahrung auch im Nahbereich (also dem Bereich, welcher für allfällige Nachweise einer Überschreitung der Grenzwerte massgeblich ist) sehr bewährt. Um Unsicherheiten betreffend Schallausbreitung und deren Bodenabsorption entgegenzuwirken, werden im Auftrag des Tiefbauamts regelmässige, standardisierte Messungen vorgenommen, welche zur Kalibrierung der Lärmberechnungen dienen. Es zeigt sich, dass die Genauigkeit im Mittel oftmals weniger als 1 dB vom Modell abweicht. Das STL86+-Modell hat damit für die Anforderungen der Lärmsanierungsprojekte bei Weitem eine genügende Genauigkeit, zumal Differenzen von weniger als 1 dB ohnehin im Bereich der Messungengenauigkeit liegen.
- 2.8 Kommt dazu, dass die LSV in Anhang 3, Ziffer 35 Abs. 1 bei einer Verkehrsmenge von weniger als 100 Fahrzeugen pro Stunde eine Pegelkorrektur K1 zwischen 0 und -5 dB vorsieht. Dies bedeutet, dass der massgebende Beurteilungspegel hinsichtlich der Grenzwerte nicht dem effektiv gemessenen oder berechneten Pegel entspricht sondern dem Pegel inklusive Korrektur. Bei der Laufenstrasse beträgt die Korrektur für den Ist-Zustand 2015 in der Nacht -4.3 dB und für die Zustände 2035 ohne und mit Massnahmen -3.7 dB. Dies erklärt auch, weshalb der IGW bei beiden Gebäuden in allen Zuständen in der Nacht eingehalten wird.
- 2.9 Aus den dargelegten Gründen erweist sich die im LSV angewendete Methode zur Ermittlung der für die Beurteilung der Lärmbelastung ermittelten Zahlen als rechtmässig. Es kann auf die ermittelten Werte abgestellt werden.
- 2.10 Die Gesuchsteller machen weiter geltend, dass, auch wenn der IGW nachts gemäss dem vorliegenden LSP für beide Liegenschaften nicht überschritten wird, trotzdem zu beachten sei, dass laute Einzelschallereignisse zu gesundheitsschädlichen Aufwachreaktionen führen würden. Die Lärmbelastung sei nicht allein unter dem Gesichtspunkt der Mittelungspegel

nach LSV zu beurteilen, sondern es bedürfe gemäss Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014, E.6.2, einer Maximalpegelbetrachtung.

- 2.11 Die Gesuchsteller implizieren, dass zusätzlich zu dieser Mittelungspegelbetrachtung seit dem Urteil 1C_589/2014 immer auch eine Maximalpegelbetrachtung vorgenommen werden müsse, um die Lärmbelastung zu beurteilen. Dies trifft nicht zu. Gemäss der LSV ist nach wie vor der Mittelungspegel für die Beurteilung der Lärmbelastung massgeblich. Dies wird denn auch im durch die Gesuchsteller vorgebrachten Urteil 1C_589/2014 entsprechend festgehalten. Darin wird ausgeführt, dass Art. 13 Umweltschutzgesetz (USG) den Bundesrat beauftragt, Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen festzulegen. Diesem Auftrag kam der Bundesrat in der LSV nach, indem in deren Anhängen Belastungsgrenzwerte (Planungswerte, Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte) und die dazugehörigen Beurteilungspegel für verschiedene Lärmarten und Empfindlichkeitsstufen festgelegt wurden. Für den Strassenverkehrslärm (Anhang 3) gilt der Beurteilungspegel L_r , der auf dem A-bewerteten Mittelungspegel L_{eq} beruht. Dieser wird für den durchschnittlichen Tages- und Nachtverkehr ermittelt, d.h. den stündlichen Verkehr von 06 bis 22 Uhr und von 22 bis 06 Uhr im Jahresmittel. Dieser Mittelungspegel ist somit massgeblich, wenn es um die Frage geht, ob eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung besteht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014 E. 6.3).
- 2.12 Für die Beurteilung der Lärmbelastung ist demnach eine Mittelungspegelbetrachtung vorzunehmen, wie dies im Rahmen des vorliegenden LSP erfolgt ist. Das LSP erweist sich auch aus dieser Sichtweise als rechtmässig und es kann auf die ermittelten Werte zur Beurteilung der Lärmbelastung abgestellt werden. Dies führt zu dem Ergebnis, dass der IGW in der Nacht in allen Zuständen, mithin sogar im Zustand 2035 ohne Massnahmen, bei beiden Liegenschaften stets eingehalten wird und daher kein Handlungsbedarf zur Ergreifung von Massnahmen zur Lärmverminderung in der Nacht besteht.
- 2.13 Gemäss dem Bundesgerichtsentscheid kann eine Maximalpegelbetrachtung zusätzlich vorgenommen werden, jedoch erst im Zusammenhang mit der Verhältnismässigkeitsprüfung, sofern ein Gutachten nach Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV) erarbeitet wird (Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014 E. 6.4 und 6.5). Im vorliegenden Fall wurde jedoch kein Verkehrsgutachten erstellt. Nachstehend wird darauf einzugehen sein, dass zu Recht kein Verkehrsgutachten eingeholt wurde und sich damit eine Maximalpegelbetrachtung erübrigt. Auf die Ausführungen der Gesuchsteller im Zusammenhang mit den Effekten, welche zum Auftreten von Maximalpegeln führen sollen, wird daher vorliegend nicht weiter eingegangen.
- 2.14 Die Gesuchsteller machen unter dem Titel Rechtliches in erster Linie geltend, die Sanierungsfrist gemäss Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV sei am 31. März 2018 definitiv abgelaufen und der aktuelle Zustand der Laufenstrasse sei damit in lärmrechtlicher Hinsicht rechtswidrig und eine Lärmsanierung dringlich. Es seien alle möglichen Sanierungsmassnahmen zu prüfen und ein Gutachten nach Art. 108 Abs. 4 SSV einzuholen. Später gehen die Gesuchsteller unter der Ziffer 2.3 auf den Einbau lärmarmer Strassenbeläge als mögliche Sanierungsmassnahme ein. Dabei beanstanden sie, dass für den Einbau des Strassenbelags im LSP lediglich der Strassenabschnitt an der Laufenstrasse 15 und 16 genannt werde, welcher sich am entgegengesetzten Ende der Laufenstrasse befinde. Es sei daher davon auszugehen, dass der Einbau des Strassenbelags für den Strassenabschnitt, welcher die Laufenstrasse 85 und 87 erfasse, zum Zeitpunkt des LSP nicht in Planung war.

- 2.15 Bei der erwähnten Tabelle mit den Strassenabschnitten 15 und 16 handelt es sich nicht um den Abschnitt der Gebäudenummern Laufenstrasse 15 und 16, sondern um die Abschnitte 15 und 16 gemäss Übersichtsplan im Plananhang 3.1 - 3a des LSP-Berichts. In der Legende des Plananhangs ist das System der Nummerierung von Objekten und Strassenabschnitten erläutert. Die Liegenschaften Laufenstrasse 85 und 87 der Gesuchsteller liegen im Rahmen des Strassenabschnitts 15. Der Einbau des lärmindernden Strassenbelags wurde gemäss LSV demnach für den Strassenabschnitt vorgesehen, an welchem die Liegenschaften der Gesuchsteller angrenzen.
- 2.16 Weiter monieren die Gesuchsteller, dass die Baudirektion den Einbau immer wieder hinausgezögert habe. So habe es in einem Schreiben vom 22. Juni 2017 noch geheissen, der Strassenbelag werde voraussichtlich im Jahr 2020 eingebaut. Im Schreiben vom 28. Januar 2019 sei hingegen die Rede davon, dass der Strassenbelag gemäss aktuellem Stand der Mehrjahresplanung im Jahr 2023 erfolgen soll. In Anbetracht dessen, dass die Sanierungsfrist bereits am 31. März 2018 abgelaufen sei, erscheine eine wirksame Lärmsanierung mehr als dringlich.
- 2.17 Gemäss Leitfaden Strassenlärm des BAFU und ASTRA aus dem Jahre 2006 (S. 23, Ziffer 3.9) gilt betreffend die Wirkung von Belägen in einem Lärmsanierungsprojekt folgendes: «Die Wirkung eines Belagsersatzes darf bei der Lärmsanierung nur berücksichtigt werden, wenn der Belagsersatz entweder in innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgt oder in einem verbindlichen Programm festgelegt ist (Entscheidung und Finanzierung sichergestellt)». Der Einbau eines neuen lärmindernden Strassenbelags erfordert Planung und allenfalls Koordination mit weiteren Strassenbauprojekten. Wenn beispielsweise Werkleitungen innerhalb des Strassenstrasses in absehbarem Zeitraum saniert werden müssen, muss der Einbau eines Strassenbelags mit diesem Vorhaben abgestimmt werden. Es wäre unsinnig, wenn der Strassenbelag unverzüglich eingesetzt werden würde und nach kurzer Zeit bereits wieder entfernt werden müsste, um andere notwendige Arbeiten im Strassenraum vorzunehmen. Ausserdem erfordert die Planung ebenfalls gebührend Zeit, damit sämtliche gesetzlichen Bestimmungen, welche im Zusammenhang mit dem Strassenbau einschlägig sind, eingehalten werden können. Es gilt Verfahrensabläufe und Bestimmungen aus dem Beschaffungsrecht oder auch Bestimmungen hinsichtlich der Planung und der öffentlichen Auflage eines Bauprojekts zu beachten, welche die Dauer bis zum Einbau beeinflussen. Diesen Umständen trägt der Leitfaden Strassenlärm Rechnung und legt den massgeblichen Zeitraum auf 5 Jahre fest. Dies gilt unabhängig davon, ob die Sanierungsfrist per 31. März 2018 definitiv abgelaufen ist. Erforderlich ist, dass die Sanierungsprojekte bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen und die notwendigen Massnahmen bestimmt werden. Handelt es sich bei der festgelegten Massnahme um den Einbau eines lärmindernden Strassenbelags, so darf die Wirkung dieses Belags berücksichtigt werden, wenn der Einbau innert 5 Jahren erfolgt oder dieser in einem verbindlichen Programm festgelegt ist.
- 2.18 Derzeit sind die Planungsarbeiten im Gang und Beprobungen des Strassenkörpers haben an verschiedenen Stellen bereits stattgefunden. Da voraussichtlich auch der Strassenkoffer ersetzt und Werkleitungen erneuert werden müssen, wäre ein unüberlegter und voreiliger Einbau des hochwirksamen Deckbelags nicht verhältnismässig und es würde von der Bevölkerung nicht verstanden, wenn die Strasse kurze Zeit nach der Erneuerung des Deckbelags erneut aufgerissen werden würde. Eine erneute Besprechung mit allen Beteiligten hat ergeben, dass das Projekt innerhalb des Tiefbauamts prioritär behandelt wird. Aus aktueller Sicht des Kantons und unter Voraussetzung, dass die Gemeinde und die Werkeigentümer dem

betroffenen Strassenabschnitt ebenfalls eine hohe Priorität einräumen sowie unter der Voraussetzung, dass das Projekt ohne unerwartete Verzögerungen aufgrund von Rechtsmittelverfahren durchgeführt werden kann, ist die Strassensanierung bereits ab dem Jahr 2022 möglich. Wie es zudem bereits gegenüber den Gesuchstellern verbindlich kommuniziert wurde, sieht die Mehrjahresplanung ohnehin einen Belagsersatz bis zum Jahr 2023 vor.

- 2.19 Zusammengefasst darf der Einbau des lärmindernden Belags für die Beurteilung der Lärmbelastung an der Laufenstrasse berücksichtigt werden. Daraus ergibt sich, dass für die Liegenschaften der Gesuchsteller im massgeblichen Zustand 2035 keine Überschreitung des IGW mehr vorliegt. Das Ziel der LSV, den IGW mittels angemessener Lärmsanierungsmassnahme einzuhalten, wird damit erreicht. Die Ergreifung weiterer und darüber hinaus gehender Massnahmen erübrigt sich damit.
- 2.20 Ebenfalls unter dem Titel Rechtliches führen die Gesuchsteller aus, dass die Kurzbeurteilung hinsichtlich der abweichenden Höchstgeschwindigkeit im Rahmen des LSP wenig nachvollziehbar, bzw. fehlerhaft sei. Die Gesuchsteller stellen sich auf den Standpunkt, dass alle in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft werden müssen. Im Rahmen des LSP sei hinsichtlich der Temporeduktion nur eine Kurzbeurteilung erfolgt. Dies sei mit der Begründung erfolgt, dass im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden müssen. Die Gesuchsteller monieren hier, dass es sich im vorliegenden Verfahren jedoch nicht um ein Plangenehmigungsverfahren des Bundes handle, womit eine Kurzbeurteilung nicht zulässig sei, sondern eine umfangreiche Prüfung erforderlich sei. Die ungenügende Prüfung sei weiter vor allem vor dem Hintergrund inakzeptabel, «dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen». Gemäss Bundesgericht setze dies voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014).
- 2.21 Im Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017, E. 2.1, heisst es, die Gewährung von Erleichterungen muss restriktiv gehandhabt werden. Sie setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen 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 ausgeschlossen werden (mit weiterem Verweis auf Urteil 1C_74/2012, E. 3.1). Diese Aussagen des Bundesgerichts beziehen sich nicht nur auf das Plangenehmigungsverfahren des Bundes, sondern gelten für alle Verfahren, in welchen Lärmsanierungsmassnahmen oder die Gewährung von Erleichterungen geprüft werden.
- 2.22 Im vorliegenden Fall erfolgte eine erste summarische Prüfung diverser Lärmschutzmassnahmen. Die neben dem Belagsersatz summarisch geprüfte Sanierungsvariante Temporeduktion auf 30 km/h, deren Resultate in das Dokument «Kurzbeurteilung abweichende Höchstgeschwindigkeit» einflossen, hielt der Verhältnismässigkeitsprüfung nicht stand. Falls diese Kurzbeurteilung eine Herabsetzung der Geschwindigkeit als zweck- und verhältnismässig erachtet hätte, und keine andere Massnahme zur Lärmsanierung möglich gewesen wäre, wäre ein Gutachten gemäss Art. 108 SSV zu erstellen gewesen. Entscheidend ist jedoch, dass die Überschreitung des IGW im vorliegenden Fall mit einer anderen angemessenen und verhältnismässigen Massnahme eingedämmt werden kann. Der geplante Einbau des lärmindernden Belags führt dazu, dass keine Überschreitung des IGW mehr vorliegt. Damit

müssen nicht noch weitere zusätzliche Lärmsanierungsmassnahmen im Detail geprüft werden. Das massgebliche Ziel der Einhaltung des IGW wird bereits erreicht. Aus diesem Grund erübrigt sich eine erneute Überprüfung des Kurzgutachtens betreffend Tempo 30. Vor diesem Hintergrund erweist es sich als rechtmässig, dass kein Gutachten nach Art. 108 SSV eingeholt wurde. Aus dem gleichen Grund ist es auch nicht angezeigt, dies zum jetzigen Zeitpunkt nachzuholen. Es wird daher nicht weiter auf die Ausführungen der Gesuchsteller in diesem Zusammenhang eingegangen.

- 2.23 Wie die Gesuchsteller selbst ausführen, hat das Bundesgericht in seinem Urteil 1C_589/2014 festgehalten, dass es zu verhindern gelte, dass Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen. Im vorliegenden Fall wird jedoch die Sanierungsvariante des Einbaus eines lärmarmen Belags geplant. Auch wenn dieser erst ab dem Jahre 2022 realisiert wird, heisst dies immer noch nicht, dass die Gesuchsteller auf unabsehbare Zeit hinaus mit übermässigem Lärm leben müssen. Die Lärmsanierung wird sobald dies im Rahmen weiterer geltender Gesetze und Verfahren möglich ist vorgenommen und die Bundesvorgaben werden damit erfüllt. Nach wie vor gilt, dass bei den Liegenschaften der Gesuchsteller derzeit keine Überschreitung des IGW in der Nacht besteht. Bei der Liegenschaft Laufenstrasse 85 besteht zudem derzeit auch keine Überschreitung am Tag. Die Liegenschaft 87 weist eine Überschreitung von lediglich 1 dB am Tag aus. Um diese Überschreitung einzudämmen, wurde mit der geplanten Sanierungsmassnahme eine verhältnis- und zweckmässige Variante ausgewählt. Dass bis zu deren Einbau eine gewisse Zeit vergeht, ist hinzunehmen. Der geplante Zeitraum ist notwendig, um alle gesetzlichen Vorgaben im Rahmen eines Strassenbauprojekts einzuhalten.
- 2.24 Schliesslich beantragen die Gesuchsteller, ein Lastwagenfahrverbot als weitere Sanierungsmassnahme zu ergreifen. In erster Linie sei dies tagsüber und nachts anzuordnen, eventualiter jedoch immerhin nachts und in den frühen Morgenstunden.
- 2.25 Für den Erlass eines Lastwagenfahrverbots auf der Laufenstrasse müssten die Voraussetzungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG erfüllt sein. Demnach können Beschränkungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Vorliegend im Raum steht die Beschränkung der Lastwagenfahrten auf der Laufenstrasse zum Schutz der Bewohner vor Lärm. Diesbezüglich ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass mit dem Einbau eines lärmindernden Belags bereits eine Lärmsanierungsmassnahme ergriffen wurde, welche dem Schutz der Anwohner der Laufenstrasse vor Lärm dient. Da damit auch der IGW eingehalten wird, besteht kein Erfordernis, zusätzlich auch ein Lastwagenfahrverbot anzuordnen. Die Einführung eines Lastwagenfahrverbots auf einem Kantonsstrassenabschnitt führt zudem zwangsläufig zu Umwegen und damit längeren gefahrenen Distanzen des Schwerverkehrs. Der durch den Schwerverkehr verursachte Lärm würde dadurch nicht verschwinden, sondern lediglich auf andere Verkehrsachsen und damit andere Lärmbetroffene verlagert. Der Kanton ist zu einer gesamtgesellschaftlichen Betrachtung verpflichtet. Im gesamtgesellschaftlichen Kontext ist festzuhalten, dass ein ganzheitliches Lastwagenfahrverbot auf der Laufenstrasse weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll wäre.
- 2.26 Da keine Überschreitung des IGW in der Nacht vorliegt, sind jedenfalls keine Massnahmen zur Verringerung des Verkehrs in der Nacht zu ergreifen, zumal für den Lastwagenverkehr

gesamtschweizerisch bereits ein Nachtfahrverbot zwischen 22:00 Uhr und 05:00 Uhr sowie ein Sonntagsfahrverbot gemäss Art. 91 Verkehrsregelverordnung (VRV) besteht.


- 2.27 Hinsichtlich des Antrags um Sicherstellung der Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Laufenstrasse ist festzuhalten, dass durch die Polizei Basel-Landschaft im Rahmen ihrer Möglichkeiten regelmässige Geschwindigkeitskontrollen sowie Präventivmassnahmen, welche der Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit dienen, bis anhin durchgeführt wurden und auch zukünftig weiterhin durchgeführt werden.
- 2.28 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das LSP für die Laufenstrasse in Wahlen rechtskonform durchgeführt wurde. Als Lärmsanierungsmassnahme wurde der Einbau eines lärm-mindernden Strassenbelags vorgesehen. Dass bis zu dessen Einbau eine gewisse Zeit vergeht, ist hinzunehmen. Der geplante Zeitraum ist notwendig, um alle gesetzlichen Vorgaben im Rahmen eines Strassenbauprojekts einzuhalten. Nach erfolgter Durchführung der geplanten Massnahme wird der IGW bei den Liegenschaften der Gesuchsteller eingehalten. Es sind daher keine weiteren Sanierungsmassnahmen wie die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu ergreifen.

III. BESCHLUSS

- ://:
1. Das Gesuch um Anordnung von zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen an der Laufenstrasse in Wahlen wird abgewiesen.
 2. Es werden keine Kosten erhoben.

Gegen diese Verfügung kann innert 10 Tagen, von deren Empfang an gerechnet, beim Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde muss ein klar umschriebenes Begehren, eine Begründung sowie die Unterschrift der beschwerdeführenden Person oder der sie vertretenden Person enthalten. Diese Verfügung ist der Beschwerde im Original oder in Kopie beizulegen. Das Beschwerdeverfahren ist nach Massgabe von § 20a des Verwaltungsverfahrensgesetzes kostenpflichtig.

BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION



Isaac Reber
Vorsteher

Verteiler:

- RA Martin Looser und MLaw Annina Dillier, ettersutter Rechtsanwälte, Klausstrasse 43, Postfach 3062, 8034 Zürich (**ingeschrieben**)
- SID/VA POL
- BUD/TBA/V-VT
- BUD/TBA/V-PM
- BUD/ARP/LZ
- BUD/GSK/REA

27.04.20

CH - 4410
Liestal

5.30

R Suisse

2040287



DIE POST



Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Einschreiben

RA Martin Looser und M^{Law} Annina Dillier
ettlersutter Rechtsanwälte
Klausstrasse 43 / Postfach 3062
8034 Zürich