

## Parlamentarischer Vorstoss

2017/346

> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

**Titel:** Interpellation von Jan Kirchmayr: Lärm-Sanierungspflicht im Verzug

**Autor/in:** [Jan Kirchmayr](#)

**Mitunterzeichnet von:** --

**Eingereicht am:** 14. September 2017

**Bemerkungen:** --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Strassenlärm macht nachweislich krank. Eine Lärmexposition über längere Zeit kann zu kardiovaskulären Erkrankungen wie Bluthochdruck oder erhöhtem Risiko für Herzinfarkte führen. Besonders schädlich ist Lärm zudem für die Konzentrations-, Lern- und Leistungsfähigkeit, gerade auch bei Kindern und Jugendlichen. Die lärmbedingten Gesundheitskosten sind enorm. Gleichzeitig stehen die Krankenkassenprämien weit oben auf dem Sorgenbarometer. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms (Gesundheitskosten, Wertverlust der lärmexponierten Immobilien) schätzt der Bund auf jährlich CHF 1.9 Milliarden. Davon entfallen CHF 1.55 Milliarden auf den Strassenlärm.

Das Umweltschutzgesetz verlangt Sanierungsmassnahmen, wo der Strassenlärm die Immissionsgrenzwerte (IGW) tagsüber und/oder nachts überschreitet. Für die Lärmsanierung der Haupt- und übrigen Strassen sind die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Seit Jahren herrscht ein eigentlicher Vollzugsnotstand. Kantone und Gemeinden ignorieren ihre Verpflichtung. Die Pflicht zur Lärmsanierung von Strassen besteht seit 1987, sie hätte ursprünglich bis 2002 erfüllt sein müssen. Diese Frist wurde um 16 Jahre (!) auf Ende März 2018 verlängert. Der Kanton BL ist seiner Pflicht bisher trotzdem nur zum Teil nachgekommen.

Gemäss Vernehmlassung zur Revision der Lärmschutzverordnung LSV, werden Strassenlärmsanierungsprojekte, die bis am 31. März 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommen wurden auch dann durch Bundesbeiträge unterstützt, wenn die Realisierung nach 2018 erfolgt. Der Bund verlängert damit nur die Subventionierungsfrist bis 2022. Die Sanierungspflicht bis März 2018 (und damit Klagemöglichkeiten ab 2018) bleibt bestehen. Sollten die Lärmschutzmassnahmen bis 2022 noch immer nicht realisiert sein, sind sie dennoch zwingend umzusetzen. Die Kantone werden sie dann alleine finanzieren müssen.

Scheinbar schiebt der Kanton Baselland auf die sogenannten «Erleichterungen» (bz Basel vom 7. August 2017). Dies sind Ausnahmegewilligungen, die dem Kanton erlauben, trotz überschrittener IGW keine Massnahmen zu treffen. Entlang solcher Strassenabschnitten bleiben die Anwohnenden weiterhin mit übermässigem Lärm belastet. Denn die Pflicht zur Finanzierung von Lärmschutzfenstern besteht erst bei überschrittenem Alarmgrenzwert.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen. Betreffend die konkreten Strassen(abschnitten) ist eine Zusammenstellung als Tabelle und Karte erwünscht.

1. Wie gedenkt die Regierung, ihrer Sanierungspflicht bis Ende März 2018 nachzukommen?
2. Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen müssen im Kanton Baselland lärmsaniert werden (Stand heute)? Welche Strassen(abschnitte) sind das konkret?
3. Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen wurden bisher lärmsaniert, so dass die IGW nun tagsüber und nachts eingehalten sind? Wo befinden sich diese Strassen(abschnitte)?
4. Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen wurden lärmsaniert, wobei die IGW tagsüber und/oder nachts weiterhin überschritten sind? Welche Strassen(abschnitte) sind das konkret?
5. Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen wurden mittels einer Temporeduktion auf Tempo 30 (gemäss Art. 108 SSV) lärmsaniert? Um welche Strassen(abschnitte) handelt es sich?
6. Für wie viele und welche Strassen(abschnitte) gewährte sich der Kanton sogenannte Erleichterungen?
7. Erleichterungen sind analog den Lärmschutzmassnahmen öffentlich zu publizieren (Amtsblatt). Bei welchen der gewährten Erleichterungen ist dies geschehen?
8. Erleichterungen sind keine Sanierungsmassnahmen sondern Ausnahmegewilligungen, die gemäss Bundesgerichtsentscheid Zug 2016 (BGE Zug) nur als «ultima ratio» zulässig sind. Wie rechtfertigt der Kanton die bisherigen Erleichterungen?
9. Angesichts des BGE Zug werden Erleichterungen vor dem Bundesgericht schwierig Bestand haben. Wie rechtfertigt sich die Haltung/Strategie des Kantons, auf weitere Erleichterungen zu hoffen?
10. Wird der Kanton seine «Erleichterungs»-Praxis auf Grund des BGE Zug anpassen?
11. Gemäss BGE Zug ist eine Temporeduktion für eine anders nicht erreichbare Lärmminde- rung auch dann geboten, wenn die damit erreichte Lärmabnahme nicht ausreicht, um die IGW einzuhalten bzw. zwar nicht den Mittelungspegel (Leq) reduziert, zumindest aber den besonders schlafstörenden Maximalpegel (Lmax). Hat der Kanton Tempo 30 als Lärmsa- nierungsmassnahme bisher in diesem Sinne und also mit dem Berechnungsmodell «Son- Road» eingehend geprüft?
12. Mit welchen Kosten rechnet der Kanton, falls Grundeigentümer nach März 2018 auf ihr Recht auf Schutz vor übermässigem Strassenlärm bestehen und vor Kantons- bzw. gege- benenfalls Bundesgericht Temporeduktionen zur sofortigen Lärmminde- rung, auch an Stelle von Erleichterungen, einfordern?

13. Welcher zeitliche Sanierungsplan besteht für die heute noch übermässig mit Strassenlärm belasteten Strassen(abschnitte)?
14. Für welche Sanierungsprojekte (übrige Strassen) ist bis März 2018 eine Programmvereinbarung mit dem Bund vorgesehen?
15. Welche Sanierungsprojekte (übrige Strassen) werden bis dahin nicht bereit sein für eine Programmvereinbarung mit dem Bund und sind somit vom Kanton alleine zu finanzieren?