

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2017/346](#) von Jan Kirchmayr: «Lärm-Sanierungspflicht im Verzug»
2017/346

vom 12. Dezember 2017

1. Text der Interpellation

Am 14. September 2017 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation [2017/346](#) «Lärm-Sanierungspflicht im Verzug» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Strassenlärm macht nachweislich krank. Eine Lärmexposition über längere Zeit kann zu kardi-ovaskulären 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 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 zum 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 z. August 2017). Dies sind Ausnahmegewilligungen, die dem Kanton erlauben, trotz überschrittener IGW keine Massnahmen zu treffen. Entlang solcher Strassenabschnitte 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/oder 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 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 <Erleichterung>-Praxis auf Grund des BGE Zug anpassen?*
11. *Gemäss BGE Zug ist eine Temporeduktion für eine anders nicht erreichbare Lärminderung auch dann geboten, wenn die damit erreichte Lärmabnahme nicht ausreicht, um die IGW einzuhalten bzw. zwar nicht den Mittelungspegelwert (Leq) reduziert, zumindest aber den besonders schlafstörenden Maximalpegel (Lmax). Hat der Kanton Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme 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. gegebenenfalls Bundesgericht Temporeduktionen zur sofortigen Lärminderung, 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?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung (LSV) verpflichtet den Kanton als Strasseneigentümer der Kantonsstrassen, sämtliche lärmbelasteten Strassenabschnitte einer Lärmsanierung zu unterziehen. Als Frist für die Lärmsanierung der Kantonsstrassen gilt der 31. März 2018. Die Sanierung der Kantonsstrassen erfolgt in sogenannten Lärmsanierungsprojekten (LSP). Die Lärmsanierungsprojekte werden in der Regel pro Strassenabschnitt ausgearbeitet. Basierend auf aktuellen und zukünftigen Verkehrszahlen wird mit Hilfe eines Berechnungsmodells die Lärmbelastung sämtlicher Gebäude entlang der Kantonsstrassen berechnet. Die Berechnungsmodelle werden mit Lärmmessungen kontrolliert. Für sämtliche Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen werden mögliche Massnahmen untersucht. Sämtliche Massnahmen werden auf den zukünftigen Zustand (Beurteilungszustand) dimensioniert. Die Massnahmen beinhalten entweder lärmindernde Beläge oder Lärmschutzwände. Bei Gebäuden die vor 1985 erstellt worden sind, welche auch nach erfolgter Sanierung eine Alarmwertüberschreitung haben, wird der Einbau von Schallschutzfenstern (Ersatzmassnahme) geprüft.

Der Bund beteiligt sich an den Kosten für Lärm- und Schallschutzmassnahmen bei Sanierungen im Bereich des übrigen Strassennetzes auf der Grundlage von Programmvereinbarungen mit den Kantonen; die Höhe der Beträge richtet sich nach der Wirksamkeit der Massnahmen.

Für die Lärmsanierung der Kantonsstrassen (Einbau von lärmarmen Belägen) hat das Tiefbauamt ein Mehrjahresprogramm in Abstimmung mit dem Sanierungsbedarf der Kantonsstrassen erarbeitet. Zur Umsetzung wird die laufende Programmvereinbarung vom Bund bis zum 31. Dezember 2022 verlängert. Damit wird sichergestellt, dass die meisten Massnahmen vom Bund subventioniert werden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie gedenkt die Regierung, ihrer Sanierungspflicht bis Ende März 2018 nachzukommen?*

Die Regierung sieht vor, bis 31. März 2018 für alle 86 Gemeinden eine sogenannte Erst-Sanierung/-Beurteilung durchgeführt zu haben. Zu diesem Zweck erstellt der Kanton Lärmsanierungsprojekte, worin die gesetzlich geforderten Massnahmenprüfungen erfolgen.

2. *Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen müssen im Kanton Baselland lärmsaniert werden (Stand heute)? Welche Strassen(abschnitte) sind das konkret?*

Der Kanton verfügt über ein sanierungspflichtiges Kantonsstrassennetz von 186 km mit 214 Strassenzügen. Diese müssen alle beurteilt, und falls notwendig, auch lärmsaniert werden.

- Total Anzahl **sanierungspflichtige** Strassenzüge: 214 Stück / 186 km
- Bis heute **sanierte** Strassenzüge: 189 Stück / 163 km
- Zukünftig **noch zu sanierende** Strassenzüge: 25 Stück / 23 km

Im schweizweiten Vergleich ist der Kanton Basel-Landschaft betreffend Strassenlärmsanierung einer der führenden und am weitesten fortgeschrittenen Kantone.

Übersichtsplan der sanierungspflichtigen Strassenzüge: siehe: www.baselland.ch/politik-und-behörden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/larmsanierung-kantonsstrassen

3. *Wie viele Kilometer Haupt- und übrige Strassen wurden bisher lärmsaniert, so dass die IGW nun tagsüber und/oder nachts eingehalten sind? Wo befinden sich diese Strassen(abschnitte)?*

Der Kanton hat 189 Stück Strassenzüge und 163 km saniert. Auch bei den sanierten Strassenzügen kann es weiterhin Grenzwertüberschreitungen geben. Trotz erfolgten Massnahmen oder da, wo keine verhältnismässigen Massnahmen möglich sind, kommt es bei einzelnen Liegenschaften

zu Überschreitungen. Für diese Liegenschaften gewährt die zuständige Behörde (Bau- und Umweltschutzdirektion) sogenannte Erleichterungen. Mit dieser Erleichterung wird die zuständige Behörde von ihrer (weiteren) Sanierungspflicht befreit; d.h. es müssen z.B. zusätzlich zu einem lärmarmen Belag keine weiteren Massnahmen ergriffen werden auch wenn der IGW noch überschritten ist.

Die Strassenabschnitte, wo der IGW nicht eingehalten wird (teilweise auch nur bei einzelnen Gebäuden bzw. Fenstern) sind über den ganzen Kanton verteilt: diese Information wurde den betroffenen Liegenschaftsbesitzern jeweils mitgeteilt.

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?*

Siehe Antwort zu Frage 3

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?*

Es wurden keine Strassenabschnitte mittels einer Temporeduktion auf 30km/h lärmsaniert.

6. *Für wie viele und welche Strassen(abschnitte) gewährte der Kanton sogenannte Erleichterungen?*

Der Kanton gewährte im Rahmen der Lärmsanierungsprojekte für 182 Strassenabschnitte Erleichterungen.

7. *Erleichterungen sind analog den Lärmschutzmassnahmen öffentlich zu publizieren (Amtsblatt). Bei welchen der gewährten Erleichterungen ist dies geschehen?*

Bei Erleichterungen handelt es sich um individuell-konkrete Anordnungen gegenüber Grundeigentümern, welche von den übermässigen Lärmbelastungen betroffen sind. Diese Erleichterungsverfügungen werden daher den betroffenen Grundeigentümern direkt eröffnet. Vorgängig wird ihnen das rechtliche Gehör gewährt, damit sie sich zur Erleichterung äussern können. Damit sind die betroffenen Grundeigentümer in Übereinstimmung mit der Verwaltungsverfahrensgesetzgebung über die Sach- und Rechtslage rechtzeitig und umfassend informiert und sie können gegen die Erleichterungsverfügung Rechtsmittel ergreifen. Ein Bedarf für eine öffentliche Auflage der Erleichterungsverfügung ist deshalb nicht gegeben und wäre auch nicht zweckmässig. Damit werden die bundesrechtlichen Vorgaben eingehalten.

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?*

Der Kanton prüft für jeden Strassenzug, ob die Grenzwerte eingehalten sind. Falls die Grenzwerte überschritten sind, prüft der Kanton auf der Grundlage der Lärmschutz-Verordnung und der Vollzugshilfe des Bundesamts für Umwelt, ob mit Massnahmen an der Quelle (Belag, Geschwindigkeitsreduktion) oder auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände, -wälle) die übermässige Lärmbelastung reduziert werden kann. Falls diese Massnahmen nicht möglich oder nicht ausreichend sind, sind für die Gebäude mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen Erleichterungen zu gewähren. Mit dieser stark an die „Vollzugshilfe Strassenlärm“ der Bundesämter für Umwelt (BAFU) sowie für Strassen (ASTRA) angelehnten Vorgehensweise ist eine gesetzeskonforme Beurteilung sichergestellt.

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?*

Siehe Antwort zu Frage 8.

10. *Wird der Kanton seine <Erleichterung>-Praxis auf Grund des BGE Zug anpassen?*

Der Kanton hat aufgrund der Rechtsprechung des Kantonsgerichts seine Vollzugspraxis bereits angepasst, prüft Geschwindigkeitsreduktionen standardmässig und damit ist die Beurteilung im Rahmen der Lärmsanierungsprojekte gesetzeskonform abgehandelt. Zur Zeit der Rechtsprechung des Bundesgerichts im Fall Zug hatte demnach der Kanton Basel-Landschaft diese Forderung bereits erfüllt gehabt.

11. *Gemäss BGE Zug ist eine Temporeduktion für eine anders nicht erreichbare Lärminderung auch dann geboten, wenn die damit erreichte Lärmabnahme nicht ausreicht, um die IGW einzuhalten bzw. zwar nicht den Mittelungspegelwert (Leq) reduziert, zumindest aber den besonders schlafstörenden Maximalpegel (Lmax). Hat der Kanton Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme bisher in diesem Sinne und also mit dem Berechnungsmodell <Son-Road> eingehend geprüft?*

Der Kanton benutzt seit Jahren das Berechnungsmodell STL86+, womit ausgesprochen gute Erfahrungen und Erkenntnisse gewonnen werden konnten. Das Modell STL86+ wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfohlen und entspricht immer dem Stand der Technik. Zudem verifiziert der Strasseneigentümer zusätzlich die Modellergebnisse durch eine Vielzahl von Strassenlärmessungen. Es besteht kein Anlass, diese Praxis zu ändern.

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. gegebenenfalls Bundesgericht Temporeduktionen zur sofortigen Lärminderung, auch an Stelle von Erleichterungen, einfordern?*

Diese Frage ist vom Kanton schwer zu beantworten, weil zurzeit nicht abgeschätzt werden kann, ob und wieviel Grundeigentümer diesbezügliche Forderungen stellen werden und welche Strassenabschnitte davon betroffen sein könnten. Der Kanton geht allerdings von eher tiefen Kosten aus.

13. *Welcher zeitliche Sanierungsplan besteht für die heute noch übermässig mit Strassenlärm belasteten Strassen(abschnitte)?*

Grundsätzlich gilt nach wie vor das Ziel, alle Sanierungsprojekte auf Kantonsstrassen bis zum 31. März 2018 lärmrechtlich zu prüfen und wo möglich zu sanieren. Momentan gehen wir davon aus, dass dieses Ziel – bis auf ganz wenige punktuelle Ausnahmen aufgrund parallel laufender Projekte - auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Aufgrund der Mehrjahresplanung sind manche Belagssanierungen noch ausstehend und werden in den Folgejahren realisiert.

14. *Für welche Sanierungsprojekte (übrige Strassen) ist bis März 2018 eine Programmvereinbarung mit dem Bund vorgesehen?*

In der Programmvereinbarung sind lediglich die Kosten der Lärmsanierung bzw. die Höhe der Bundessubventionen für die voraussichtliche Lärmsanierung festgehalten, welche sich auf Erfahrungswerte der bisherigen Lärmsanierungsprojekte abstützen. Hintergrund bildet eine Einschätzung des Kantons betreffend die Länge der Strassenabschnitte und deren Kostenhöhe. Die einzelnen Strassenprojekte sind nicht Gegenstand der Programmvereinbarung.

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?*

Zur Umsetzung wird die laufende Programmvereinbarung vom Bund bis zum 31. Dezember 2022 verlängert. Damit wird sichergestellt, dass die meisten Massnahmen vom Bund subventioniert werden.

Folgende Strassenabschnitte sind nach Mehrjahresplanung der Strasseninstandhaltung erst nach 2022 vorgesehen:

Aesch	Dornacherstrasse
Duggingen	Grellingerstrasse
Ettingen	Hauptstrasse
Liestal	Burgstrasse
Liestal	Gerberstrasse
Liestal	Gestadeckplatz
Münchenstein	Emil Frey-Strasse
Münchenstein	Hauptstrasse

Liestal, 12. Dezember 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:

Peter Vetter