

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/112 von Thomas Noack: «Temporäre Lärmschutzmassnahmen auf der A22» 2019/112

vom 8. Dezember 2020

1. Text des Postulats

Am 31. Januar 2019 reichte Thomas Noack die Motion 2019/112 «Temporäre Lärmschutzmassnahmen auf der A22» ein, welche vom Landrat am 12. September 2019 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

Mit der Sammelvorlage betreffend drei Vorstösse zum Thema Lärmschutz (LRV2018/797) hat das kantonale Tiefbauamt erläutert, wie an der A22 einige lärm mindernde Massnahmen pragmatisch umgesetzt wurden. Auf einzelnen Streckenabschnitten wurden lärm mindernde Beläge eingebaut. Es wurde weiter erläutert, dass aufgrund der statischen Limiten der Brücken auf den Abschnitten, welche auf Brücken verlaufen, kein lärm mindernder Belag mit dem hohen Wirkungsgrad eingebaut werden kann. Dies betrifft vor allem den Abschnitt, welcher auf der ca. 750 m langen Ergolzbrücke mitten durch die Wohngebiete der Stadt Liestal führt. Die Ausarbeitung des vollständigen Lärmsanierungsprojekts, mit welchem dannzumal wirkungsvolle Massnahmen umgesetzt werden, macht zum heutigen Zeitpunkt wenig Sinn, da die A22 vom Bund übernommen wird und dieser in Zukunft für alle baulichen Massnahmen an dieser Strasse zuständig sein wird. Bis zu einer möglichen Umsetzung eines Projekts des Bundes muss sicherlich mit einer Zeitdauer von mindestens 5 – 10 Jahren gerechnet werden. Dies ist für die vom Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner eine sehr lange Zeitdauer.

Als kurzfristig wirksame Massnahme, welche die Anwohner und Anwohnerinnen rasch und kostengünstig vom Lärm entlastet, könnte das Tempo auf den betroffenen Strassenabschnitten von heute Tempo 80 km/h auf Tempo 60 km/h reduziert werden.

Angesichts der langen Zeitdauer bis zur Umsetzung weiterer Massnahmen bitte ich die Regierung als temporäre Massnahme bis zur Umsetzung der Lärmsanierungsprojekte des Bundes auf den Abschnitten der A22, an welchen die Grenzwerte überschritten sind, ein Tempolimit von 60 km/h einzuführen

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Strasseneigentümer

Die A22 wurde per 01.01.2020 vom Kanton an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgetreten. Somit liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung der Lärmsanierung seither beim Bund. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduktion müssten bei einer positiven Beurteilung durch den Kanton entsprechend dem ASTRA als Eigentümer der A22 beantragt werden.

Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 4a der Verkehrsregelnverordnung (VRV) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf Autostrassen 100 km/h. Gemäss Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) kann für bestimmte Strassenstrecken durch die zuständige Behörde von der allgemein festgesetzten Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden. Die Beurteilung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit hat aufgrund eines Gutachtens zu erfolgen. Im Rahmen des Gutachtens muss abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten 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.

Auf Autostrassen sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 100 km/h in Abstufungen von je 10 km/h bis 60 km/h zulässig.

Perimeter / betroffene Gebäude

Der Perimeter umfasst einerseits die Hochleistungsstrasse A22 in Liestal inkl. der beiden Anschlussbereiche Liestal-Nord und Liestal-Süd. Andererseits sind auch die Auswirkungen auf dem Lokalstrassennetz in Liestal zu berücksichtigen, welche durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der A22 entstehen.

Die Hochleistungsstrasse A22 verläuft auf Stadtgebiet von Liestal teilweise unmittelbar neben und teilweise auf Kunstbauten über dem Fluss Ergolz. Sie ist grösstenteils durch Lärmschutzwände gegenüber den unmittelbar angrenzenden Zonen mit Wohn-, Gewerbe- und öffentlicher Nutzung (u.a. Kantonsspital) abgetrennt. Trotzdem sind derzeit 55 Liegenschaften bzw. 555 Personen von Überschreitungen der massgebenden Lärm-Immissionsgrenzwerte (IGW) betroffen. Somit liegt eine übermässige Umweltbelastung vor und die Notwendigkeit der Prüfung der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit nach SSV Art. 108 d) ist gegeben.

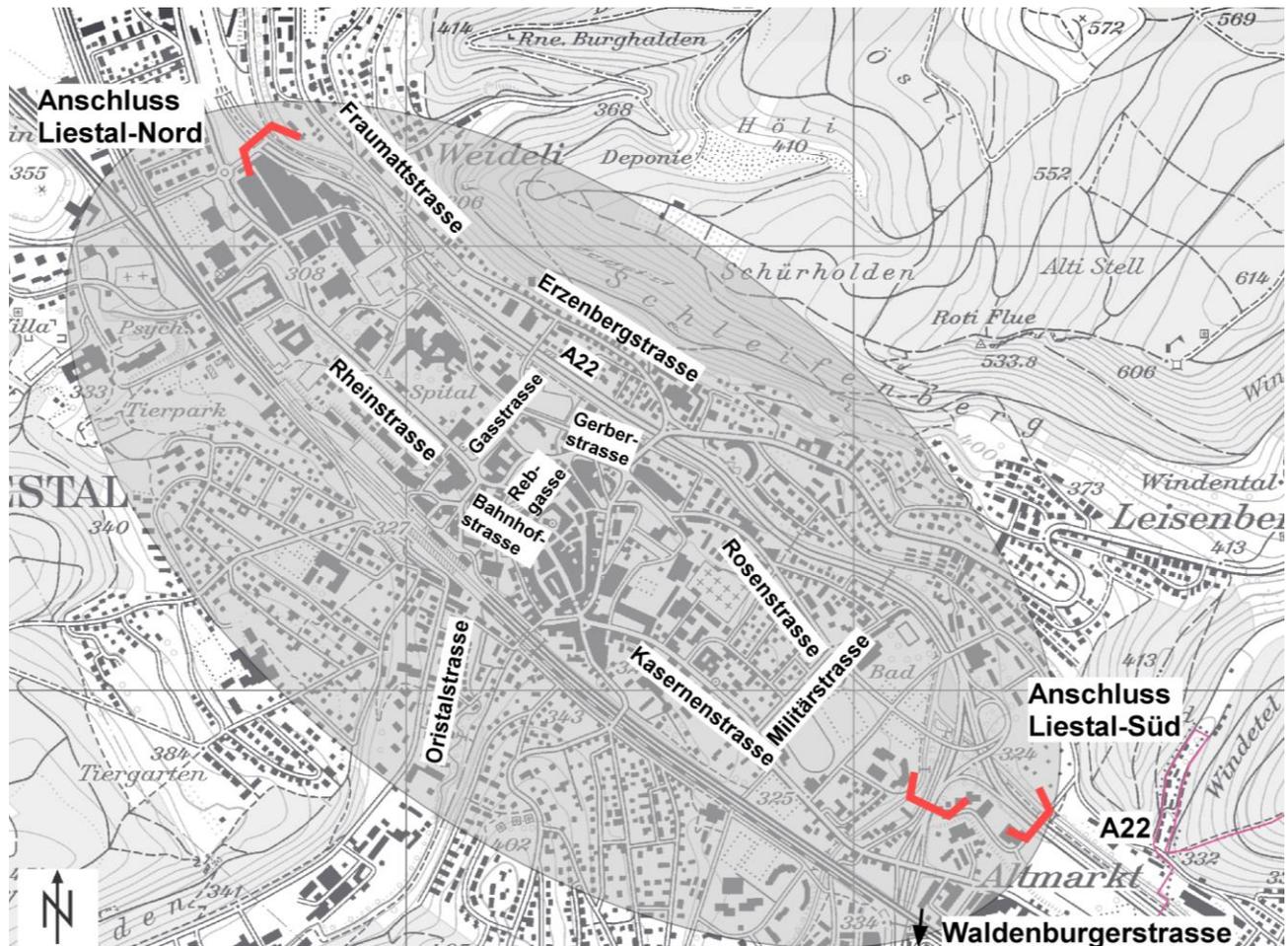


Abbildung 1 Übersicht Projektperimeter,
 rot: Perimeterabgrenzung A22, grau: Perimeter Lokalstrassennetz

2.2. Beurteilung der Auswirkung einer signalisierten Geschwindigkeit 60 km/h (Zweck- und Verhältnismässigkeit)

Vorgehen

Eine weitere Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der A22 von heute 80 km/h auf 60 km/h auf dem Abschnitt von rund 2.0 Kilometer führt zu einer Reisezeitverlängerung, welche auch zu Verkehrsverlagerungen auf das Lokalstrassennetz führen kann. In einem ersten Schritt ist festzulegen, wie gross diese Reisezeitverlängerung ist und welche Verkehrsverlagerungen dadurch entstehen werden.

Ausgehend von diesen Grundlagen sind die relevanten Fragen betreffend die Lärmveränderung zu klären:

- Wie hoch fällt die Lärmabnahme bei Gebäuden entlang der A22 aus?
- Welche Lärmzunahme resultiert bei den Gebäuden entlang des Lokalstrassennetzes?
- Sind die resultierenden Lärmveränderungen wahrnehmbar?
- Wie viele Gebäude und Personen sind betroffen?
- Tritt bei einzelnen Strassenzügen eine signifikante Zu- oder Abnahme der Anzahl Gebäude und Personen mit Überschreitung des massgebenden Immissionsgrenzwerts ein?

Für die Beurteilung der Lärmsituation wird die Lärmmasse berechnet. Als Lärmmasse wird das Produkt der effektiven Lärmbelastung mit der Anzahl betroffenen Personen bezeichnet. Die Lärm-massenbilanz entspricht dem Vergleich der Lärm-massen im aktuellen Zustand mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit 80 km/h auf der A22 Umfahrung Liestal gegenüber den Lärm-massen im Zustand mit einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h. Für die Beurteilung der Auswirkungen wird zwischen Lärm-masse am Tag und in der Nacht unterschieden.

Für die Berechnung der Lärmmasse wurden folgende Abgrenzungen festgelegt:

- Berücksichtigt werden alle Gebäude resp. Personen, welche im Ausgangszustand (signalisierte Höchstgeschwindigkeit 80 km/h auf der A22) eine Lärmbelastung grösser bzw. gleich dem Immissionsgrenzwert minus 5 dB(A) aufweisen.
- Es werden nur Gebäude berücksichtigt, welche eine Tag- und Nachtnutzung aufweisen, d.h. Wohngebäude und das Spital, nicht aber Gebäude mit Büro- und Schulnutzung.
- Der Projektperimeter beschränkt sich auf das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal. Die Auswirkungen in anderen Gemeinden sind vernachlässigbar.

Zur Beurteilung der Zweck- und Verhältnismässigkeit sind bei Verkehrsverlagerungen weitere Auswirkungen wie auf die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Verkehr zu beurteilen.

Geschwindigkeitsniveau / Verkehrsverlagerung

Aufgrund der heute gefahrenen Geschwindigkeiten auf der A22 ist davon auszugehen, dass sich durch die Signalisation einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eine massgebende Geschwindigkeitsveränderung ergeben wird. Durchschnittlich ist von einer Reduktion von 15 km/h (Reduktion v_{85}^1 von 80 km/h auf 65 km/h) auszugehen, wobei die Reduktion in der Abendspitze insbesondere in Fahrtrichtung Lausen aufgrund des bereits heute tieferen Geschwindigkeitsniveaus geringer ausfallen wird.

Durch die damit entstehende Reisezeitverlängerung (ca. 20 Sekunden) auf der A22 ergibt sich eine Verkehrsverlagerung auf das Lokalstrassennetz. Dies betrifft in erster Linie Quell- und Zielverkehr sowie den Binnenverkehr Liestals. Je nach Start- und Zielort verlagert sich die schnellste Route weg von der A22 auf das Lokalstrassennetz. Da der Anteil Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr am Gesamtverkehr auf der A22 im Abschnitt zwischen den beiden Anschlüssen Liestal-Nord und Liestal-Süd hoch liegt, ist eine beachtliche Verkehrsverlagerung zu erwarten. Für den Verkehr, welcher auf der A22 durchfährt (Durchgangsverkehr) ergeben sich zeitlich zu geringe Veränderungen, als dass ein Ausweichen auf das untergeordnete Netz in Liestal zu erwarten wäre. Jedoch ist von einer geringen Verlagerung auf die A2 auszugehen.

Insgesamt ist auf der A22 von einer Verkehrsabnahme von ca. 2'500 Fahrzeugen pro Tag auszugehen, was rund 8 % des täglichen Verkehrs von rund ca. 30'700 Fahrzeugen pro Tag entspricht. Im Gegensatz dazu nimmt der Verkehr gemäss den Verkehrsmodellauswertungen auf den Hauptachsen des Lokalstrassennetzes zwischen 5 bis 10 % zu.

Lärmmassenbilanz

Auf der A22 ergibt sich einerseits durch die Geschwindigkeitsreduktion und andererseits durch die Verkehrsabnahme eine Reduktion der Lärmmasse. Am Tag ist eine Reduktion von 2.5 %, in der Nacht von 2.9 % vorhanden. Die Anzahl Gebäude mit einer Immissionsgrenzwert-Überschreitung nimmt von 55 auf 38 ab, die Anzahl von einer Immissionsgrenzwert-Überschreitung betroffener Personen von 555 auf 438.

Auf dem Lokalstrassennetz ergeben sich auf den folgenden Achsen massgebende Verkehrszunahmen, welche für die Beurteilung der Lärmmasse berücksichtigt werden:

- Rheinstrasse, Abschnitt Mühlemattstrasse bis Knoten Rhein-/Bahnhofstrasse/Gasstrasse
- Zentrum Nord (Rebgasse, Gerberstrasse, Weierweg, Gasstrasse)
- Rosenstrasse
- Oristalstrasse / Bahnhofstrasse
- Militärstrasse (zwischen Rosen- und Kasernenstrasse)
- Erzenbergstrasse
- Fraumattstrasse

¹ v_{85} = Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird

Die Lärmmasse nimmt auf dem Lokalstrassennetz insgesamt leicht zu (0.4 % am Tag und 0.2 % in der Nacht). Gegenüber der A22 sind entlang des Lokalstrassennetzes insgesamt deutlich mehr Gebäude und Personen durch die Veränderungen betroffen. Diese Lärmveränderungen sind bei den einzelnen Gebäuden bzw. bei den einzelnen Personen jedoch nur gering und nicht oder nur kaum wahrnehmbar. Vier Gebäude und zwölf Personen sind zusätzlich von Immissionsgrenzwert-Überschreitung betroffen.

Die grössten Verkehrszunahmen (und damit auch Lärmzunahmen) resultieren auf der Erzenbergstrasse mit 9 % und auf der Rosenstrasse mit 11 %. Diese Strassen verlaufen parallel und in geringer Distanz zur Umfahrung A22. Ein Teil des Verkehrs (und somit auch des Lärms) würde somit von der durch Lärmschutzwände «geschützten» Hochleistungsstrasse A22 auf die Parallelstrassen verlegt, bei welchen keine Lärmschutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg bestehen. Auf diesen beiden Achsen ist die Lärmbelastung heute auch ohne zusätzliche Verkehrsverlagerung bereits hoch und liegt bei vielen Gebäuden über dem zulässigen Immissionsgrenzwert (IGW). Durch die erwartete Verkehrszunahme ergeben sich hauptsächlich entlang dieser beiden Strassen am Tag und insbesondere in der Nacht wahrnehmbare Lärmzunahmen.

Die Veränderung der Gesamtlärmmasse als Summe der A22 und dem Lokalstrassennetz ist mit einer Abnahme von 0.4 % am Tag und 0.2 % in der Nacht gering. Die Anzahl Gebäude mit Immissionsgrenzwert-Überschreitung sinkt bei einer Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von 101 auf 88, die Anzahl Personen mit einer Immissionsgrenzwert-Überschreitung reduziert sich von 942 auf 837.

	signalisierte Geschwindigkeit 80 km/h auf A22	signalisierte Geschwindigkeit 60 km/h auf A22	Veränderung
Lärmmasse am Tag	193'535 A22: 50'930 Lokalstr.: 142'605	192'757 A22: 49'637 Lokalstr.: 143'120	-778 / -0.4 % A22: -1'293 / -2.5 % Lokalstr.: +515 / +0.4 %
Lärmmasse nachts	164'081 A22: 44'939 Lokalstr.: 119'142	163'745 A22: 43'629 Lokalstr.: 120'116	-336 / -0.2 % A22: -1'310 / -2.9 % Lokalstr.: +974 / +0.8 %
Anz. Gebäude mit IGW- Überschreitung	101 Gebäude A22: 55 Lokalstr.: 46	88 Gebäude A22: 38 Lokalstr.: 50	-13 Gebäude A22: -17 Lokalstr.: +4
Anzahl Personen mit IGW-Überschreitung	942 Personen A22: 555 Lokalstr.: 387	837 Personen A22.: 438 Lokalstr.: 399	-105 Personen A22: -117 Lokalstr.: +12

Tabelle 1
(IGW)-Überschreitung

Lärmmasse und Anzahl Immissionsgrenzwert

Weitere Auswirkungen

Die Autobahn A22 ist Teil des übergeordneten Verkehrsnetzes und übernimmt in Liestal die Funktion einer Umfahrung. Es besteht somit das Ziel, den Verkehr möglichst direkt auf die A22 zu führen und so für das Lokalstrassennetz in Liestal eine Verkehrsentslastung zu bewirken. Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen widersprechen dieser Netzhierarchie.

Durch die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h ist auf der A22 während den Verkehrsspitzenzeiten eine homogenere Geschwindigkeitsverteilung zu erwarten, was zu einer leichten Verbesserung des Verkehrsablaufs beiträgt. In den übrigen Zeiten und insbesondere in der Nacht ist davon auszugehen, dass die signalisierte Geschwindigkeit nicht von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten wird und Übertretungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zunehmen. Dadurch nehmen die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrzeugen zu, was in

der Folge zu einer Zunahme von kritischen Fahrmanövern (nahes Aufschliessen, starke Abbremsmanöver) führt.

Auf dem Lokalstrassennetz ergibt sich nur eine sehr geringe Veränderung im Verkehrsablauf. In den Verkehrsspitzenzeiten ist das Lokalstrassennetz teilweise bereits heute stark ausgelastet, was dazu führt, dass die Verkehrsverlagerung in diesen Zeiten gering ist und nur zu geringen Zunahmen von Wartezeiten an einzelnen Knoten führt. Dies betrifft aber unter anderem auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, bei welchem in den Hauptverkehrszeiten somit eine geringe Zunahme der Verlustzeiten zu erwarten ist. In den übrigen Zeiten wird der Verkehr auf dem Lokalstrassennetz zunehmen. Diese Verkehrszunahmen können aufgrund der vorhandenen Kapazitätsreserven verarbeitet werden.

Das Unfallgeschehen auf Autostrassen ist durchschnittlich weniger hoch als auf dem untergeordneten Strassennetz, insbesondere bei Strassen innerorts. Dies lässt sich durch zusätzliche Konfliktstellen (Knoten) sowie die Beteiligung der verschiedenen Verkehrsarten (zusätzliche Konflikte mit Fuss- und Radverkehr) auf dem untergeordneten Strassennetz erklären. Durch die Verkehrsverlagerung auf das Lokalstrassennetz ist somit von einer Zunahme des Unfallgeschehens auszugehen. Auf der A22 ergeben sich durch die tieferen Geschwindigkeiten grundsätzlich leichte Verbesserungen der Verkehrssicherheit. Durch die zu erwartende Zunahme der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrzeugen entsteht jedoch auch neues Gefahrenpotential. Insgesamt ist von einer geringen Verschlechterung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Durch die Verkehrsverlagerung auf das Lokalstrassennetz ergeben sich für den Rad- und Fussverkehr auch negative Auswirkungen hinsichtlich des Komforts, da die zu erwartenden Verkehrszunahmen kantonale sowie kommunale Radrouten und Hauptverbindungen für den Fussverkehr betreffen. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum in der Zentrumszone sowie der Wohn- und Gewerbezone nimmt ebenfalls ab.

2.3. Stellungnahme der Stadt Liestal

Mit Schreiben vom 3. November 2020 hat die Stadt Liestal zur vorliegenden LRV Stellung genommen. Jene zwei Punkte, welche in einem direkten Zusammenhang mit der Beantwortung dieses Postulats massgebend sind, werden nachstehend kursiv aufgeführt und beurteilt.

Mit dem Anliegen, die Lärmbelastung für die Anwohner und Anwohnerinnen zu reduzieren, hat der Einwohnerrat der Stadt Liestal an seiner Sitzung vom 19. August 2020 die Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufen im Siedlungsgebiet beschlossen. Zurzeit liegt die Planung öffentlich auf, bevor sie dann dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht wird. Unter anderem wurden angrenzend an die A22 einige Gebiete von einer LES III neu einer LES II zugewiesen. Dies unterstreicht das Anliegen der Stadt, zu Gunsten der Anwohnerinnen und Anwohner die Lärmbelastung zu reduzieren. Handlungsbedarf besteht vor allem an der Lärmquelle, d.h. bei der A22. Wir bitten Sie deshalb, zu überprüfen, ob in den der Beurteilung zu grunde liegenden Berechnungen diese aktuellen Änderungen der Stadt Liestal bereits berücksichtigt sind.

Die kantonalen Abklärungen fanden im Juni/Juli 2020 statt und berücksichtigten die dazumal rechtsgültigen Lärmempfindlichkeitsstufen (LES). Die Berücksichtigung der von der Stadt Liestal geplanten LES hätten die vorliegenden Ergebnisse noch deutlicher bestätigt. Dies weil die vorgesehenen LES-Änderungen sich u.a. auch entlang der Rosenstrasse, Militärstrasse, Erzenbergstrasse, Fraumattstrasse und Oristalstrasse befinden und sich damit das Schutzbedürfnisse entlang dieser Strassen erhöht. Deshalb ist es erst recht nicht zweck- und verhältnismässig, durch eine Temporeduktion auf der A22 den Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz zu verlagern. Denn entlang dieser Strassen sind die Gebäude viel näher an der Strasse und die Lärmbelastung eben entsprechend hoch.

Bei der im Postulat vorgeschlagenen Massnahme handelt es sich um eine sehr kostengünstige temporäre Massnahme für den Zeitraum, bis im Rahmen einer Ertüchtigung der A22 ein lärmarmere Belag eingebaut oder andere dauerhafte Massnahmen ergriffen werden können. Wir verstehen Ihre Sorge, dass sich dadurch der Ziel- /Quellverkehr in das Stadtgebiet vermehrt auf das lokale Strassennetz verlagern und dadurch die Lärmbelastung entlang dieser Strassen steigen könnte. Ob sich allerdings aufgrund der Reisezeitverlängerung (ca. 20 Sekunden) sich ein nicht unbeträchtlicher Teil des Ziel- /Quellverkehrs vermehrt auf das lokale Strassennetz verlagern würde, darf durchaus in Frage gestellt werden.

Wir empfehlen deshalb, eine Testphase zu planen und während dieser Zeit zusammen mit einer temporären Signalisation auf 60 km/h ein Monitoring der Verkehrszahlen auf den wichtigen kommunalen Achsen und der A22 einzurichten. Sollte sich herausstellen, dass die Verlagerung auf die kommunalen Strassen tatsächlich im vorhergesagten Mass erfolgt, oder dass es aufgrund der Temporeduktion auf der A22 zu unverhältnismässigen Stausituationen kommt, könnte die Temporeduktion mit sehr geringen Kostenfolgen jederzeit auch wieder rückgängig gemacht werden.

Die mit Tempo 60 km/h auf der A22 einhergehenden Verkehrsverlagerung auf das lokale Strassennetz darf bei den Auswirkungen der Temporeduktion nicht ausser Acht gelassen werden. Dabei geht es nicht nur um die ca. 20 Sekunden längere Fahrzeit, sondern auch darum, dass der Weg für den Ziel-/Quellverkehr in das Stadtgebiet grundsätzlich via A22 länger ist als durch das Zentrum. Die Akzeptanz diesen längeren Weg auf sich zu nehmen, bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 60 km/h auf der A22, dürfte sich auch aus psychologischer Sicht reduzieren.

Die effektive Verkehrsverlagerung wäre in der Tat nur mit einem Versuch zu ermitteln. Da bereits eine geringe Verkehrsverlagerung auf das lokale Netz gemäss der Lärmmassenbilanz (vgl. Ziffer 2.2) nicht opportun erscheint, ist der Nutzen einer solchen Testphase als gering zu beurteilen. Möchte die Stadt dennoch eine solche Testphase durchführen, wäre das Anliegen beim ASTRA einzureichen, da der Kanton die A22 per 1.1.2020 dem ASTRA abgetreten hat.

2.4. Fazit

Die Einführung einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit 60 km/h auf der A22 in Liestal bewirkt entlang der A22 selbst eine wahrnehmbare Lärmreduktion. Da die Geschwindigkeitsreduktion auf der A22 jedoch zu einer Verkehrsverlagerung auf das lokale Strassennetz und dort zu Lärmzunahmen führt, wird die Abnahme der Gesamtlärmmasse zu einem grossen Teil durch die Zunahme auf dem Lokalstrassennetz kompensiert. Die Lärmzunahme auf dem Lokalstrassennetz ist zwar vergleichsweise gering und kaum wahrnehmbar. Aus Lärmschutz-Optik ist jedoch auch diese geringe Zunahme unerwünscht und es wird aus den folgenden Gründen davon abgeraten, am Tag und insbesondere in der Nacht temporär oder permanent eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf der A22 in Liestal einzuführen:

- Die massgebende Lärmzunahme auf dem Lokalstrassennetz ist in der Nacht grösser als am Tag. Hinsichtlich der Grenzwerte ist die Nacht kritischer als der Tag und eine Lärmzunahme entlang den Lokalstrassen ist sowohl am Tag, als auch vor allem in der Nacht unerwünscht.
- Durch die erwartete Verkehrszunahme ergeben sich insbesondere entlang der Erzenbergstrasse und auf der Rosenstrasse am Tag und insbesondere in der Nacht wahrnehmbare Lärmzunahmen. Auf diesen beiden Achsen ist die Lärmbelastung heute auch ohne zusätzliche Verkehrsverlagerung bereits hoch und liegt bei vielen Gebäuden über dem zulässigen Immissionsgrenzwert (IGW).

Aus der Prüfung der weiteren Auswirkungen ergeben sich folgende relevante Erkenntnisse:

- Eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 km/h auf 60 km/h auf dem Abschnitt Umfahrung Liestal der A22 ergibt eine Verkehrsverlagerung auf das Lokalstrassennetz. Insbesondere Ziel- und

Quellverkehr nach/von Liestal sucht sich neue bzw. direktere Wege auf dem Lokalstrassennetz. Dies widerspricht der Strassennetzhierarchie, das heisst der Grundidee der Umfahrung, den Verkehr möglichst auf der A22 zu kanalisieren.

- Durch die Verkehrsverlagerung sind auf dem Lokalstrassennetz negative Auswirkungen hinsichtlich Sicherheit (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr) und der Aufenthaltsqualität z.B. im Zentrum oder entlang der Rosenstrasse zu erwarten. Beim Verkehrsablauf sowie dem Busbetrieb ist von leichten Verlängerungen von Wartezeiten bzw. Verlustzeiten auszugehen.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind auf der A22 insgesamt keine massgebenden Verbesserungen zu erwarten. Dagegen stehen die verschiedenen negativen Auswirkungen auf dem Lokalstrassennetz, welche einzeln betrachtet nicht sehr gross sind, in der Summe jedoch als substantiell eingestuft werden. Die Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h wird wie vorangehend aufgezeigt auch aus Lärm-Optik nicht als zweckmässig beurteilt. Daher wird empfohlen, auf der A22 in Liestal auf eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h (temporär oder permanent) zu verzichten; d.h. auch keinen entsprechenden Antrag einer Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h beim ASTRA zu stellen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/112 «Temporäre Lärmschutzmassnahmen auf der A22» abzuschreiben.

Liestal, 8. Dezember 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich