

Beschluss des Landrats vom 22.04.2021

Nr. 866

9. Temporäre Lärmschutzmassnahme auf der A22 2019/112, Protokoll: md

Kommissions-Vizepräsidentin **Susanne Strub** (SVP) erklärt, bis zur Umsetzung der Lärmschutzsanie rung auf dem Abschnitt der A22, an welchem die Grenzwerte heute überschritten werden, soll ein Tempolimit von 60 km/h eingeführt werden. Die von Thomas Noack am 31. Januar 2019 eingereichte Motion wurde am 12. September 2019 vom Landrat als Postulat überwiesen. Im Vorstoss wird festgehalten, dass die Autobahn A22 per 01.01.2020 vom Kanton an den Bund übergeben werde – was unterdessen erfolgt ist. Seither liegen sämtliche baulichen Massnahmen in Zusammenhang mit der A22 in Bundeskompetenz. Bis zur Umsetzung eines gesamthaften Lärmsanierungsprojekts durch den Bund ist voraussichtlich mit einer Dauer von 5–10 Jahren zu rechnen, was für die vom Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner eine sehr lange Zeit ist. Daher wird als kurzfristig wirksame, kostengünstige Massnahme vorgeschlagen, für diejenigen Abschnitte der A22, in welchen die Grenzwerte überschritten werden, das Tempo von heute 80 km/h auf 60 km/h zu reduzieren.

In seiner Antwort unterstreicht der Regierungsrat, dass seit Abtretung der A22 per 01.01.2020 an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Zuständigkeit für die Umsetzung der Lärmsanierung beim Bund liegt. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduktion müsste, bei einer positiven Beurteilung durch den Kanton, beim ASTRA als Eigentümer der A22 beantragt werden. Die Hochleistungsstrasse A22 verläuft auf dem Stadtgebiet von Liestal teilweise unmittelbar neben und teilweise auf Kunstbauten über dem Fluss Ergolz. Sie ist grösstenteils durch Lärmschutzwände von den unmittelbar angrenzenden Zonen mit Wohn-, Gewerbe- und öffentlicher Nutzung abgetrennt. Trotzdem sind derzeit 55 Liegenschaften bzw. 555 Personen von Überschreitungen der massgebenden Lärm-Immissionsgrenzwerte (IGW) betroffen. Damit liegt eine übermässige Umweltbelastung vor, und die Notwendigkeit einer Prüfung der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit ist gegeben. Betroffen ist der Abschnitt ab dem Anschluss Liestal Süd (Altmarkt) bis zum Anschluss Liestal Nord. Aus der Prüfung aller Auswirkungen einer Temporeduktion von 80 auf 60 km/h auf dem erwähnten Autobahnabschnitt ergeben sich folgende relevante Erkenntnisse: Erstens ergibt eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h auf dem Abschnitt Umfahrung Liestal der A22 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. Zweitens sind durch die Verkehrsverlagerung auf dem Lokalstrassennetz negative Auswirkungen hinsichtlich Sicherheit (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr) und 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. Hingegen werden die verschiedenen negativen Auswirkungen auf dem Lokalstrassennetz insgesamt als substantiell eingestuft. Die Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h wird 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 beim ASTRA zu stellen.

Die Vorlage wurde von der Umweltschutz- und Energiekommission an den Sitzungen vom 1. Februar und 1. März 2021 beraten. Eintreten war unbestritten. In der Kommission waren die Meinungen geteilt. Eine Mehrheit sprach sich aufgrund der dargelegten Modellberechnungen für

eine Abschreibung des Postulats aus. Sie liess sich davon überzeugen, dass eine Temporeduktion zu einer Verkehrsverlagerung auf die Gemeindestrassen führen würde. Mit der Verkehrszunahme würde die Verkehrssicherheit im Stedtli beeinträchtigt und es wäre mit einer Zunahme des Unfallgeschehens zu rechnen. Eine Minderheit sprach sich gegen eine Abschreibung aus. Es wurde Mühe mit der Plausibilität der präsentierten Verkehrsverlagerung bekundet und argumentiert, der Nutzen einer Temporeduktion auf 60 km/h für die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner der A22 überwiege die Nachteile, nicht zuletzt im Hinblick auf die lange Zeit, bis der Bund Sanierungsmassnahmen umsetzen würde. Die Lärmimmissionen stellten ein grosses Problem dar, das dringlich zu lösen sei. Der Regierungsrat versprach auf mehrfachen Wunsch, sich beim Bund / ASTRA für eine rasche Lärmsanierung einzusetzen.

Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 7:4 Stimmen bei einer Enthaltung, das Postulat abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Thomas Noack (SP) ordnet zu Beginn seines Votums die Situation von Liestal und der A22 ein. Die A22 sei in den 60er-Jahren gebaut worden. Sie durchschneidet im Bereich der Ergolz das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal und steht zudem auf circa einem Kilometer auf einer Brücke auf der Ergolz. Diese Brücke hat statisch ihr Lebensende erreicht. Und nun kommen vier grosse Probleme zusammen, welche in den nächsten Jahren dringend gelöst werden müssen. Erstens muss die Brücke statisch sehr aufwendig ertüchtigt werden. Hier ist mit einer Bauzeit von 3–5 Jahren zu rechnen. Zweitens belärmt die Brücke einen grossen Teil der Stadt Liestal. Sie entspricht nicht den gesetzlichen Lärmschutzvorschriften. Ausserdem steht die Brücke auf einem Gewässer und im Gewässerschutzraum und entspricht nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften des Gewässerschutzgesetzes. Und nicht zuletzt steht die Brücke auch der vom Raumplanungsgesetz geforderten qualitativen Innenentwicklung von Liestal im Weg, weil sie den Zugang zur Ergolz und die Nutzung dieses wichtigen Raums als Stadtraum verunmöglicht. Die BUD hat vor der Übergabe der A22 an den Bund den Lösungsweg skizziert. Dieser Lösungsweg sieht zwei Etappen vor. In einer ersten Runde würde die statische Ertüchtigung erfolgen, welche die Lebensdauer der Brücke um etwa 20 Jahre verlängern würde. Erst mit dieser Ertüchtigung kann man einen lärmindernden Belag einbauen und vielleicht auch die Lärmschutzwände ergänzen. In einer zweiten Etappe müsste man dann ein Ersatzbauwerk der A22 bauen. Konkret müsste das eine Tunnellösung sein. Bei der ersten Etappe spricht man von rund 10 Jahren ab heute bis zur Inbetriebnahme. Bei der zweiten von rund 20–30 Jahren, und auch das nur dann, wenn man heute schon mit der Planung beginnen würde. Das sind alles sehr sehr lange Zeiträume. Es dauert also mindestens noch 10 Jahre, bis ein lärmindernder Belag eingebaut werden kann. Zehn weitere Jahre mit Überschreitungen des Lärmgrenzwerts. Das ist für die Anwohner und Anwohnerinnen eine sehr lange Zeit. Das ist übrigens in etwa der Zeitraum, in dem Kinder ihre obligatorische Schulzeit absolvieren. Und genau das ist der Grund für die Motion bzw. für das Postulat. Mit einer ausgesprochen einfachen und kostengünstigen Lösung könnte ein signifikanter Beitrag an die Reduktion der Lärmemissionen geleistet werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen könnten bereits morgen ohne grossen Planungsaufwand und ohne Budget umgesetzt werden. Es bräuchte lediglich etwa sechs neue Schilder und das Resultat wären 10 Jahre besser Lebensqualität für die Betroffenen. Und das nicht nur für jene, die heute dort wohnen, wo die Grenzwerte überschritten werden. Sondern auch für jene, welche auch sonst vom Lärm der A22 betroffen sind. Und dieser betrifft einen ziemlich grossen Teil der Siedlungsfläche von Liestal.

In der Beantwortung des Postulats zeigt der Regierungsrat auf, dass die Geschwindigkeitsreduktion zu einer deutlich wahrnehmbaren Lärmreduktion führt. Die Massnahme ist also im Bereich der A22 zielführend. Das ist eine wichtige Botschaft. Für die Beantwortung des Postulats hat der Regierungsrat auch die Auswirkungen einer Temporeduktion auf die übrigen Strassen von Liestal mit

einem Verkehrsmodell modelliert. Die Modellrechnung kommt zum Schluss, dass es durch die Temporeduktion zu einer Verkehrsverlagerung und damit zu einer höheren Lärmbelastung in der Stadt komme. Während die Reduktion im Umfeld der A22 deutlich wahrnehmbar sein werde, sei der zusätzliche Lärm durch die Verkehrsverlagerung nur knapp wahrnehmbar. Für den Redner sind die Ergebnisse der Modellierung auch nach der Diskussion in der Kommission einfach nicht plausibel. Die Fahrzeitverlängerungen durch die Temporeduktion beträgt 15 – 20 Sekunden. Hand aufs Herz: Wird man, weil man 15 – 20 Sekunden länger braucht, von der A22 abfahren und durch die Stadt fahren, wo man an diversen Lichtsignalanlagen und Fussgängerquerungen anhalten muss? Aus diesen Gründen ist der Votant nach wie vor der Meinung, dass die Geschwindigkeitsreduktion die richtige Massnahme ist, welche die Lebensqualität der Bewohner und Bewohnerinnen im Umfeld der A22 in den nächsten 10 Jahren verbessern würde. Der Regierungsrat ist dringend gebeten, dass die BUD mit dem ASTRA die Planung der A22 prioritär und aktiv angeht. Das wäre in der ersten Etappe die statische Ertüchtigung, welche den Einbau eines lärmindernden Belags erlaubt. Und in der zweiten Etappe ginge es dann um die konkrete Planung einer Tunnellösung. Damit diese jedoch in die Langfristplanung des Bundes aufgenommen wird, muss das Projekt mit der gleichen Intensität angegangen und beim Bund eingefordert werden wie zum Beispiel beim Muggenbergtunnel oder auch dem Rheintunnel. Und kurzfristig würde eine Temporeduktion zu einer signifikanten Verbesserung der Lebensqualität für die betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen führen. Deshalb wird die SP-Fraktion einstimmig gegen eine Abschreibung des Postulats stimmen.

Andi Trüssel (SVP) weist darauf hin, dass es wohl auf der Hand liege, dass die SVP-Fraktion eine andere Meinung habe als der Einreicher des Postulats. Zuerst baut man in der Nähe einer Strasse und am Hang und eine Strasse darunter. 50 Jahre später merkt man, dass es zu laut ist und dann muss etwas unternommen werden. Im Wissen, dass man selbst ja dort gebaut hat. Wer auf der A22 fährt, wie das der Redner täglich tut, der sieht den Stau an der Hüftenschanz oder bei der Einfahrt zu Liestal in Richtung Frenkendorf jetzt schon. Jetzt soll eine Temporeduktion auf 60 km/h gemacht werden und irgendwann kommt sicher noch die Reduktion auf 30 km/h, damit die E-Bikes auch noch auf dieser Strasse fahren können. Die Vizepräsidentin der UEK hat deutlich gesagt, dass es in der Kommission lang und breit diskutiert wurde. Man kann den Berechnung glauben oder auch nicht, die SVP-Fraktion ist jedenfalls der Meinungen, dass die Modellberechnungen stimmen. Die Unfallgefahr bei einer Umfahrung nimmt zu, der Lärm nimmt ebenfalls zu. Es ist kein Wunder, die SVP-Fraktion ist einstimmig für Abschreibung, das Postulat wurde geprüft und berichtet.

Meret Franke (Grüne) sagt, die Grüne/EVP-Fraktion sei geteilter Meinung. Eine Mehrheit der Fraktion ist für die Abschreibung des Postulats. Sie will nicht, dass der Verkehr sich auf die Lokalstrassen verlagert, wo sich der Autoverkehr mit dem Langsamverkehr vermischt und wo es sowieso schon eng und noch mehr Verkehr unerwünscht ist. Ausserdem wohnen auch entlang dieser Strassen Menschen, welche durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mehr Lärmbelastung haben. Und das ganz ohne Lärmschutzmassnahmen. Es geht dabei nicht um den Durchgangsverkehr von Autos, welche durch Liestal hindurchfahren. Diese werden die Umfahrung wegen der Temporeduktion nicht verlassen. Aber Autos, welche von und nach Liestal fahren, verlassen die A22 bei einer Temporeduktion eventuell früher oder fahren erst später hinauf. Einig ist sich die Grüne/EVP-Fraktion, dass die A22 dringend saniert werden muss. Der Regierungsrat wird gebeten, beim Bund Druck für eine rasche Lärmsanierung zu machen. Und sich im Hinblick auf das Ende dieser Strasse für eine Anschlusslösung einzusetzen. Die Idee vom Schleifenbergtunnel existiert ja schon und es wäre für Liestal städtebaulich und für die Ergolz aus Naturschutzsicht und für die Naherholung der Bevölkerung eine riesige Aufwertung, wenn die Umfahrungsstrasse zurückgebaut werden könnte. Heute wäre eine solche Bausünde mitten im Gewässerraum gar nicht

mehr möglich. Damit in 30 Jahren eine Lösung bereit ist, muss man jetzt schon mit der Planung beginnen.

Stephan Burgunder (FDP) will als erstes sein Verständnis für die betroffenen Bewohner ausdrücken. Fakt ist aber, dass mit einer Temporeduktion gerade einmal 20 % oder 117 Personen von der Überschreitung der Emissionsgrenzwerte entlastet werden. Der Mehrheit von 438 Personen bringt die Massnahme zu wenig. Auf der anderen Seite sind die negativen Auswirkungen der Verkehrsverlagerung. Als jahrzehntelanger Benutzer der alten Rheinstrasse und danach der A22 stimmt der Redner im Gegensatz zu anderen Voten den Modellrechnungen zu. Selbstverständlich werden nicht die Automobilisten, welche vom Ober- ins Unterbaselbiet oder umgekehrt fahren, sich durch Liestal durchschlängeln. Diese 20 Sekunden sind tatsächlich kein Argument. Die Verlagerung betrifft primär Fahrzeuge, welche Liestal nicht nur umfahren. Schon heute gehen viele Automobilisten gar nicht mehr in den Tunnel. Auch der Votant gehört mittlerweile dazu. Schon bei der Einfahrt auf die A22 in Pratteln staut es. Jeden Morgen. Bei der Ausfahrt Liestal Nord steht man wieder. Jeden Morgen. Dazwischen kann man kaum 60 km/h fahren. Da geht man lieber oben durch, dort hat es frische Luft und eine schöne Aussicht. Es hat dort auch nur noch ein einziges Lichtsignal. Aber trotzdem steht man kurz vor Liestal Nord wieder im Stau. Immerhin ist man dann schon fast in Liestal. Genau dort, wo man auf der A22 Liestal umfahren könnte, soll jetzt das Tempo reduziert werden. Das wird unweigerlich zu zusätzlichem Ziel- und Quellenverkehr führen. Die Route aus dem Oristal oder Seltisberg wird dann verschoben und man kann eine Zunahme des Verkehrs in Liestal durchaus nachvollziehen. Verkehr ist wie Wasser. Sobald es auf der Autobahn staut, sind die Hauptverkehrsachsen daneben verstopft. Und wenn diese zu sind, dann geht es durch die Quartiere. Das sieht man gut in Pratteln. Wenn man jetzt die Vorteile für die 117 Personen den berechneten 2500 Fahrzeugen pro Tag gegenüberstellt, welche ihren Weg wie Wasser durch Liestal hindurch suchen, dann stimmt das Verhältnis für die FDP-Fraktion nicht. Die negativen Auswirkungen auf die Lokalstrassen bezüglich Sicherheit für Fussgänger und den Langsamverkehr sind aus Sicht des Sprechers offensichtlich. Als kurzfristige Massnahme wäre möglich, dass der Kanton gemeinsam mit der Stadt Liestal Druck beim ASTRA ausübt, dass wenigstens die Schwellen, welche besonders laut sind, wenn man darüber fährt, optimiert werden. Es kann nicht sein, dass überall das Tempo reduziert wird, weil die Strasse nicht mehr gut ist. Weil die Idee der Temporeduktion schlussendlich nicht überzeugt, ist die FDP-Fraktion grossmehrheitlich für die Abschreibung des Postulats.

Markus Dudler (CVP) hält fest, die CVP/glp-Fraktion schreibe das Postulat ab. Die Befürchtung einer Verkehrsumlagerung von der Umfahrungsstrasse auf kommunale Strassen kann die Fraktion zum Teil nicht ganz nachvollziehen. Jedoch kann die Stadt Liestal bei einer dringlichen Lösung der Lärmproblematik auch in Vorleistung gehen, um die nötigen Schutzmassnahmen rasch zu installieren. Eine Reduktion würde eher den Druck auf den Bund senken, rasch Lärmschutzmassnahmen einzuführen. Es gibt sicherlich noch weitere Orte im Kanton, an denen eine Temporeduktion für die Anwohner ein Vorteil wäre. Jeder möchte so rasch wie möglich von A nach B kommen, aber niemand möchte den Lärm.

Roger Boerlin (SP) unterstützt den Vorstoss von Thomas Noack und ist dafür, das Postulat stehen zu lassen. In erster Linie denkt der Redner an die Menschen, welche an der A22 wohnen, an ihre Lebensqualität und ihre Wohnqualität. Die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner leiden unter dem täglichen Lärm der Autos. Aus diesem Grund spricht sich der Redner für eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h aus. Deshalb hat er selbst erkundet, wie viele Ampeln man auf dem Weg von Pratteln nach Bubendorf passiert. Es sind 11 Ampeln und man verliert bei Rotlicht fast 6 – 7 Minuten. Das Argument mit dem Ausweichverkehr verhält also überhaupt nicht. Es stimmt auch nicht, dass der Langsamverkehr gefährdet würde, da es keinen Ausweichverkehr geben

würde. Aber die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner könnten wortwörtlich aufatmen bei einer Tempo- und somit Lärmreduktion. Sie haben eine bessere Lebens- und Wohnqualität und es wäre ein Beitrag an ihre Gesundheit. Deshalb ist die Reduktion von 80 auf 60 km/h ein sinnvoller Schritt.

Marco Agostini (Grüne) bestätigt die Aussage von Stephan Burgunder: Bei Stau weichen die Leute aus. Aber das ASTRA hat bewiesen, dass bei langsameren Geschwindigkeiten kein Stau entsteht, sondern es einen langsamen Verkehr gibt, der fliesst. Das ist bewiesen und wird überall praktiziert, wo es viel Verkehr hat. Ein langsames Tempo verhindert den Stau. Mit 60 km/h wird es auf der A22 weniger Stau geben. Das heisst, es werden auch weniger Leute ausweichen und stattdessen auf der A22 bleiben.

Thomas Eugster (FDP) betont, die A22 sei tatsächlich ein Schandfleck in der Landschaft. Es war keine Meisterleistung, als diese über die Ergolz gebaut wurde. Das muss man aus heutiger Sicht klar sagen. Deshalb braucht es dort eine nachhaltige, längerfristige Lösung, damit die Strasse von dort wekommt. Die A22 scheint aber auch ein rotes Tuch für die BUD zu sein. Immer wenn irgendetwas mit dieser Strasse ist, erscheint das wie eine heisse Kartoffel für die BUD. Das hat damit zu tun, dass die Situation nicht so einfach ist. Trotzdem muss man tätig werden, da die Immissionen enorm sind. Auch städtebaulich ist die Situation für Liestal nicht gut – die Strasse muss längerfristig weg. Der Landrat hat auch etwas gemacht. Im September 2017 hat der Landrat einstimmig dem Regierungsrat den Auftrag gegeben, dass für eine langfristige Lösung eine Planung gestartet wird, um die Tunnelportale zu sichern. Es ist bis heute nichts passiert. Man kann sich auch nicht dahinter verstecken, dass die Zuständigkeit über die Strasse zum Astra übergegangen ist. Denn zonentechnisches fällt es immer noch in die Zuständigkeit des Kantons. Er muss es abklären. Und genau dafür wurde auch der Kredit gesprochen. Man kann anfangen und man muss anfangen zu planen. Anders, als dass die Strasse in einen Tunnel durch den Berg verlegt wird, wird das Problem nicht gelöst. Die Verwaltung muss jetzt handeln und der Regierungsrat ist dazu aufgerufen, die Planung an die Hand zu nehmen. Natürlich in Absprache mit dem Astra. Bezüglich der Studie, welche gemacht wurde, muss festgehalten werden, dass es einer richtigen Abklärung bedarf. Der Redner hat zu den aktuellen Berechnungen starke Bedenken. In der Zeitung stand, die Rosenstrasse erhalte erst jetzt einen Flüsterbelag. Das wurde in der Studie nicht berücksichtigt. Zudem hat Liestal die Lärmempfindlichkeitsstufe (LES) geändert. Das wurde in der Berechnung zwar erwähnt, aber am Schluss nicht berücksichtigt, auch wenn es vielleicht einen negativen Einfluss hätte. Es muss alles faktenbasiert korrekt abgeklärt werden. Und zum Schluss ist es effektiv so, dass der Ausweichverkehr falsch berechnet ist. Man müsste eine dynamische anstatt eine statische Abklärung machen. Denn alle, die dort wohnen, wissen, dass der Ausweichverkehr nicht so wie berechnet stattfinden wird. Wie genau, weiss man nicht, aber es wird anders sein. Die Studie gibt das nicht richtig wieder. Aus all diesen Gründen will der Redner das Postulat stehen lassen. Vor allem deshalb, damit eine realistische Studie erstellt wird, welche wiedergibt, was Tatsache ist. Auf der anderen Seite appelliert der Votant eindringlich, dass das Problem gelöst und die Strasse längerfristig in den Berg verlegt werden muss und genau dafür liegt ja auch Geld auf dem Tisch.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) meint, die Auslegeordnung sei gemacht worden, sowohl in der Kommission als auch im Parlament. Es ist grundsätzlich unbestritten, dass die vorgeschlagene Lärmschutzmassnahme, die Temporeduktion eine grundsätzliche Berechtigung hat, weil tatsächlich bei diversen Liegenschaften im Einzugsbereich der Strasse die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die BUD hat wie immer die Frage umfassend angeschaut und nicht nur aus der Optik der Direktbetroffenen. Dafür wird mit Modellen gearbeitet. Diese kann man selbstverständlich anzweifeln und man darf sich auch gerne melden, wenn man ein besseres Modell hat. Aber Fakt ist, Modelle sind immer noch zuverlässiger als Menschen, welche aus ihrer individuellen Er-

fahrung berichten. Unabhängig davon, ob das Modell stimmt oder nicht, ist es ein Fakt: Wenn man von 80 auf 60 km/h reduziert, wird das Auswirkungen haben im Sinne von Verkehrsverlagerung. Es wird Verlagerungen geben ins Stadtgebiet und auf das kommunale Strassennetz. Es wird mehr Lärm und mehr Konfliktsituationen mit dem Langsamverkehr geben. Und es wird dort eine Reduktion der Aufenthalts- und Raumqualität geben. Das ist aus Sicht der Direktion unbestritten. Es kann verschieden gewichtet werden, aber es werden so oder so Veränderungen eintreten. Zum Tempo selbst muss gesagt werden: Es stimmt, dass es weniger Stau gibt, wenn man das Tempo von 120 auf 80 km/h reduziert, denn der optimale Durchsatz liegt bei Tempo 80. Wenn man aber unter 80 km/h geht, hat man wieder weniger Durchsatz und folglich mehr Stau. Die Aussage von Marco Agostini stimmt also nicht. Last but not least: Die BUD ist überzeugt davon, dass es Verkehrsverlagerungen der unerwünschten Art geben wird. Deshalb soll die Massnahme nicht umgesetzt werden. Der zweite Grund ist, dass die A22 an den Bund abgetreten wurde. Wenn der Kanton nun einen Antrag ans ASTRA stellt, dass das Tempo reduziert wird, dann wird der Druck, um das eigentliche Problem – die lärmtechnische Sanierung – zu lösen, sinken. Aus diesen Gründen ist es nicht effektiv, jetzt eine temporäre Behelfslösung umzusetzen. Erstens wird sie zu unerwünschten Nebeneffekten führen und zweitens wird es dazu führen, dass der Druck auf das ASTRA kleiner wird. Der Regierungsrat beantragt, dass der Vorstoss abgeschrieben wird.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 51:32 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat 2019/112 abgeschrieben.
