

Beschluss des Landrats vom 12.09.2019

Nr. 94

16. Temporäre Lärmschutzmassnahme auf der A22 2019/112; Protokoll: bw

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) informiert, dass der Regierungsrat die Motion als Postulat entgegenzunehmen bereit sei. Eine schriftliche Begründung liegt vor.

Thomas Noack (SP) dankt dem Regierungsrat speziell für folgende Aussage: «Da insbesondere auf dem Abschnitt A22, Umfahrung Liestal, Anschluss Liestal Nord – Anschluss Süd (Altmarkt) in den nächsten 5-7 Jahren kaum bauliche Massnahmen für eine Verbesserung der Lärmsituation möglich sind, ist damit zu rechnen, dass eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und allenfalls verhältnismässig ist.» Umso unverständlicher ist aber, dass der Regierungsrat die Umsetzung elegant auf die lange Bank schiebt. Ist die Motion nicht umgesetzt, bis die A22 an den Bund übergeht, dauert es noch einmal sehr lange, bis der Bund wirklich aktiv wird. Aus diesem Grund erwartet der Redner eine Umsetzung in diesem Jahr.

Noch einmal eine kurze Begründung der Motion: Die A22, die Umfahrungsstrasse von Liestal, wurde in den 1960er-Jahren gebaut. Es handelt sich um ein Bauwerk, das ein Kind seiner Zeit ist. Die Strasse steht auf einer Brücke, 750 Meter der Ergolz entlang. Die Siedlung links und rechts nehmen Autofahrer nicht wahr, sind sie doch hinter Lärmschutzwänden verborgen. Die Brücke ist jedoch nicht auf das Gewicht der heutigen Lastwagen und die heutige Verkehrsdichte dimensioniert. Aus diesem Grund ist die Strasse dringend sanierungsbedürftig. Der Lärmschutz ist Teil der Sanierung. Das Tiefbauamt hat die Pläne für die Sanierung ausgearbeitet. Wie die Beantwortung zeigt, braucht es aber noch mehr Zeit, bis der Bund, welcher die Strasse demnächst übernehmen wird, die Sanierung wirklich in Angriff nehmen wird. Thomas Eugster reichte kürzlich ein Postulat bezüglich Lärmschutzmassnahmen auf der A22 ein. Der Regierungsrat erläuterte glaubwürdig, dass der Einbau eines lärmindernden Belags auf der Brücke und der Ersatz der Lärmschutzwände momentan aus statischen Gründen nicht möglich ist. Diese Massnahmen könnten erst mit einer Sanierung in fünf bis sieben oder noch mehr Jahren umgesetzt werden. Das ist für die Bevölkerung eine lange Zeit. Aus diesem Grund reichte der Votant die Motion ein. Es handelt sich um eine einfache, kostengünstige und temporär sehr wirksame Massnahme. Mit dem Anbringen weniger Verkehrsschilder könnte für die Anwohnerinnen und Anwohner eine kostengünstige und spürbare Lärmreduktion bewirkt werden.

Susanne Strub (SVP) glaubt, der Landrat sei sich einig darüber, dass es sich bei diesem Vorstoss nicht um eine Motion, sondern um ein Postulat handle. Die SVP-Fraktion unterstützt jedoch auch ein Postulat nicht. Die Lärmproblematik ist bekannt. Bestrebungen sind im Gange. Das Thema wird ernstgenommen und es wird unternommen, was möglich ist. Die SVP-Fraktion lehnt eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h ab. Zudem ist die Fraktion der Auffassung, der Landrat sei die falsche Instanz für solch eine Bestimmung. Die Stellungnahme des Regierungsrats beantwortete schon viele Fragen. Eine Überweisung ist nicht nötig. Frei nach Regierungsrat Isaac Reber: «Vorstoss nicht notwendig».

Lotti Stokar (Grüne) verweist darauf, dass das Thema Strassenlärm bald nicht mehr beim Landrat liege. Es geht nun darum, zusammenzuhalten und ein starkes Signal nach Bern zu senden. Nur mit einer Überweisung des Vorstosses wird eine Wirkung erzielt. Für die Anwohner besteht ein grosses Lärmproblem. Mit Temporeduktionen kann eindeutig etwas bewirkt werden. Alles andere

wird vorläufig und auf lange Sicht nicht erfolgen. Es sei denn, der Landrat sendet ein Signal. Die Rednerin bittet um Überweisung des Vorstosses.

Reto Tschudin (SVP) nennt das Lösen eines Problems durch das Schaffen neuer Probleme nicht «Lösung». Von Lausen her führen zwei Spuren mit Tempo 80 km/h nach Liestal. Dazu kommt eine Spur aus Bubendorf. Aus der anderen Seite führt ein Tunnel mit ebenfalls zwei Spuren à Tempo 80 km/h. Heute besteht ein Engpass zwischen Liestal Nord und Liestal Süd (einspurig in beide Richtungen). Dieser Engpass verursacht am Morgen und am Abend, dass höchstens Tempo 40 gefahren werden kann. Dieser Engpass würde durch die Temporeduktion auf den ganzen Tag ausgeweitet. Man verlängert den Stau von der Rushhour auf den ganzen Tag. Das Tempo zu reduzieren mag das Lärmproblem lösen. Es wird jedoch viele andere Probleme zur Folge haben. Der Bund verfügt über dieselben Lärmbestimmungen wie der Kanton. Insofern kann dieser nicht sagen, dass er ohne Zeichen des Landrats untätig bleibt. Dass es einen Moment dauern wird, ist halt so, auch wenn der Redner die Anwohner bedauert.

Christine Frey (FDP) ist der grundsätzlichen Ansicht, der Landrat sollte Lösungen für die Stau-problematik und den Verkehr mitten durch die Gemeinden finden. Verschiedene Konzepte zur Verbesserung des Zustands werden diskutiert. Eine mögliche Entlastung sind eben gerade Umfah-rungsstrassen wie die A22. Diese haben nachweislich eine Stauverminderung zur Folge. Jetzt stören die Geräusche der Strasse und man möchte diese mit einer Temporeduktion vermindern. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit ist bei der Verkehrsbelastung dieser Strasse nicht zielfüh-rend, führt sie doch zu Stockungen oder Stau. Anstatt der Rollgeräusche hört man dann die Moto-ren- oder Antriebsgeräusche. Zudem verursacht ein Stau jeweils auch Ausweichverkehr durch die Gemeinden. Ebenfalls dient ein Stau nicht dem Umweltschutz. An Lotti Stokar: Um ein Zeichen nach Bern zu senden, sind die Nationalräte zuständig. Bald sind Wahlen: Es sollen die richtigen Nationalräte gewählt werden. Fazit: Die gewünschte Temporeduktion ist wegen der Verkehrsbe-lastung auf der A22 nicht dienlich, sind doch neue Probleme die Folge. Aus diesem Grund lehnt die FDP-Fraktion die Überweisung des Vorstosses in jeder Form ab.

Felix Keller (CVP) schliesst sich seiner Vorrednerin und Reto Tschudin an. Für die CVP/glp-Fraktion stellt sich zudem die Frage, weshalb die Änderung nun vorgenommen werden soll. Die Situation besteht ja nicht erst seit heute oder gestern. Auch ist bekannt, dass die Strasse per 1.1.2020 an den Bund übergeht. Etwas kurzfristig über das Knie zu brechen, was dann sowieso vom Bund neu beurteilt werden muss, ist nicht sinnvoll. Die CVP/glp-Fraktion lehnt den Vorstoss ebenfalls als Motion und als Postulat ab. Vielleicht steckt hinter dem Vorstoss der Wunsch, Tempo 60 km/h einzuführen und beizubehalten.

Thomas Eugster (FDP) ist direkt betroffen. Es ist bekannt, dass es sich bei der A22 um einen Sündenfall aus den 1960er-Jahren handelt. Eigentlich gehörte sie in den Berg. Das ist sie aber nicht. Längerfristig wird dies zwar von der Stadt Liestal angestrebt, doch mit Blick auf das Alter des Bauwerks – es mussten Notmassnahmen ergriffen werden – muss man sehen, dass die Strasse vom Bund generalsaniert werden muss. Der Bund wird dann auch geeignete Lärmschutzmass-nahmen treffen. Dazu ist er gesetzlich verpflichtet. In der Vorlage werden fünf bis sieben Jahre als Zeitpunkt angegeben. Persönlich ist der Redner der Meinung, es wird eher zehn Jahre dauern. Was macht man bis dann? Der Votant befasste sich bereits detailliert damit, ob Flüsterbeläge in-stalliert werden können. Nach Gesprächen mit Kantonsingenieuren von Basel-Stadt und Zürich gelangte der Redner zur Einsicht, dass die Antwort des Regierungsrats korrekt und das Risiko aufgrund der Statik der Brücke zu gross ist. Man muss sich vorstellen: Die Strasse führt mitten durch die Stadt. Diese Situation ist mit keiner anderen im Kanton vergleichbar. Strassen sind aber auch dazu da, Verkehr zu transportieren. Auf einer Hauptstrasse soll man 80 km/h fahren können.

Längerfristig muss die A22 also weiterhin eine Tempobeschränkung von 80 km/h aufweisen. Andernfalls erfüllt sie ihre Funktion nicht. Beim Vorstoss geht es jedoch um eine temporäre Massnahme, bis die Sanierung durchgeführt wurde. Es geht also konkret um die Zeit dazwischen. Der Redner gibt dem Regierungsrat recht: Eine Motion ist sicherlich nicht das geeignete Instrument. Wenn schon, handelt es sich um ein Postulat, dessen Überweisung der Redner zustimmen könnte. Geprüft werden muss dann natürlich auch, ob der Verkehrsfluss weiterhin gegeben ist. Es gibt Hinweise, dass dies der Fall ist, denn eine Temporeduktion fand bereits während der Notsanierung statt. Das Szenario wurde also bereits durchgespielt, ohne negative Erfahrungen gemacht zu haben.

Peter Hartmann (Grüne) ist im Bereich Strassenlärm tätig. Thomas Noack und Thomas Eugster haben richtigerweise darauf hingewiesen, dass der Sanierungsbedarf der A22 dringend ist. Der Redner geht eher von einem Zeitraum von fünf Jahren aus. Wenn das ASTRA die Strasse übernimmt, wird die Sanierung aufgrund des schlechten Zustands der A22 eine hohe Priorität haben. Bislang wurde eine Verengung in Richtung Fahrbahnmitte vorgenommen. Aus statischen Gründen ist es kritisch, wenn Lastwagen zu weit am äusseren Rand fahren. Was würde eine Geschwindigkeitsreduktion von 20 km/h bringen? Rund zwei dB. Pro 10 km/h nimmt der Lärm um ein dB zu oder ab. Entlang der Strasse befinden sich Liegenschaften, die die Grenzwerte um bis zu sieben dB überschreiten. Die Grenzwertüberschreitung ist in der Nacht höher als am Tag. Ähnlich wie beim Fluglärm sind auch entlang von Hochleistungsstrassen die Nachtgrenzwerte strenger. Deshalb werden die Grenzwerte in der Nacht viel eher überschritten als am Tag. Unrealistisch ist, dass der Kanton Baselland die Geschwindigkeit innert drei Monaten reduzieren kann. Dahinter stecken viele Prüfungen wie beispielsweise der nach der Kapazität der Strasse, die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung und der Sicherheit. All diese Prüfungen brauchen Zeit. Die drei Monate vor der Übergabe ans ASTRA werden dafür nicht reichen. Dennoch ist es gut, wenn der Regierungsrat bereit ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Noch ein Hinweis: Es sollte eine Differenzierung zwischen Tempo 60 am Tag und in der Nacht vorgenommen werden. «Nacht» bedeutet gemäss Lärmschutzverordnung die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr. Ein Kapazitätsproblem besteht dann sicherlich nicht, jedoch hat man dann die hohen Grenzwertüberschreitungen. Es wäre sehr sinnvoll, würde der Regierungsrat dem ASTRA dies mit der generellen Übergabe der Strasse zur Prüfung auf den Weg geben. Wohlverstanden sollte es sich auch dabei um eine temporäre Massnahme handeln.

Urs Kaufmann (SP) weist auf die Einreichung des Vorstosses (Ende Januar 2019) hin. Viel wurde darüber diskutiert, ob die Massnahme zusätzlichen Stau verursachen wird oder nicht. Thomas Eugster hat es angesprochen: Es wurden Erfahrungen gemacht, die belegen, dass eine Temporeduktion eben nicht für mehr Stau sorgte. Es gibt jedoch so viele Einmündungen und Verkehrssituationen, für die eine Temporeduktion deutlich angebracht wäre. Es ist wirklich wichtig, nun ein Signal – auch in Richtung Bund – setzen zu können.

Hanspeter Weibel (SVP) ist irritiert. Er schaut sich Bilder auf Google Street View vom August 2014 an. Darauf sind Lärmschutzwände zu sehen. Wurden diese wieder abmontiert oder funktionieren sie nicht? *[Die Lärmschutzwände gibt es]*. Warum werden diese für viel Geld montiert, wenn sie offenbar nichts nützen? Das ist nicht nachvollziehbar.

Linard Candreia (SP) ist für die Überweisung der Motion. Druck aufzusetzen ist sicherlich nicht schlecht. Parlament und Regierungsrat würden demonstrieren, dass sie Lärmemissionen ernst nehmen. Das wäre ein gutes Zeichen nach aussen. Zudem handelt es sich um einen pragmatischen Ansatz, der schnell durchgeführt werden könnte und keine grossen Kosten verursacht. Manchmal ist es auch wichtig, kleine Pflöcke einzuschlagen. Hier würde das Sinn ergeben. Die

Wirkung ist sicherlich sehr gut. Die Motion ist anzunehmen. Es geht hier nicht um ideologische Fragen, sondern darum, die Anwohner ernst zu nehmen.

Reto Tschudin (SVP) betont, dass er selbst auch in der Nähe dieser Strasse wohne. Dennoch ist eine Temporeduktion nicht in seinem Sinne. Es gibt also durchaus auch andere Interessengruppen. Zur erwähnten Temporeduktion muss man wissen, dass die Spur von Bubendorf her gesperrt war. Die Autofahrer mussten über Lausen kommen. Aufgrund der fehlenden Einfahrsmöglichkeit war der Verkehrsfluss grösser. Natürlich könnte man dies erneut machen. Dann verlagert man den Verkehr, was ja nicht Ziel und Idee der Motion ist. Die Motion ist abzulehnen.

Peter Hartmann (Grüne) antwortet auf die Frage von Hanspeter Weibel: Ja, links und rechts der A22 gibt es bereits heute Lärmschutzwände. Diese sind aber nicht durchgehend und nicht durchgehend vier Meter hoch, wie sie auf Kunstbauten eigentlich zu dimensionieren wäre. Im Bereich Altmarkt gibt es Mehrfamilienhäuser, die über gar keinen Lärmschutz verfügen. Zu den lärmindernden Belägen: Im Zuge der Sanierung von Kunstbauten können lärmindernde Beläge eingebaut werden. Vorher ist dies nicht möglich. Beim Bau dimensionierte man dem damaligen Standard entsprechend. Der damalige Lärmschutz entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik.

Thomas Eugster (FDP) repliziert an Reto Tschudin: All diese Dinge können im Rahmen eines Postulats abgeklärt werden. Man muss auch die Fahrtrichtung beachten. Der Zugang Liestal Nord war beim Umbau noch offen. An diesem Punkt herrschen wohl Befürchtungen, dass es stocken könnte. Die Bemerkung von Urs Kaufmann ist zu bestätigen, dass in der Rushhour eher ein Problem besteht, weil die Differenzgeschwindigkeit zwischen denen, die von der Strasse kommen und denjenigen, die einfahren möchten, so gross ist. Eine Temporeduktion hätte wohl eher eine Verbesserung zur Folge.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) beginnt mit dem Hinweis an Susanne Strub, dass sich seine von ihr zitierte Aussage nicht auf jeden Vorstoss anwenden lasse. [*Heiterkeit*]. Für diesen Vorstoss trifft sie explizit nicht zu. Dem Landrat wird dringend empfohlen, den Vorstoss als Postulat zu überweisen. An Hanspeter Weibel: Die Eröffnung der Strasse liegt schon eine Weile zurück. Damals fuhren 7'500 Fahrzeuge darauf. Heute ist das anders. Es gibt viel mehr Fahrzeuge. Eine Hörprobe reicht, um bestätigen zu können, dass das Problem vorhanden und anerkannt ist. Dieses muss einer Lösung zugeführt werden, wie auch immer diese aussieht. Auch wenn eine übermässige Lärmbelastung vorliegt, muss geprüft werden, für welche Massnahmen die Voraussetzungen gegeben sind oder nicht. Massnahmen müssen notwendig, geeignet und proportional sein. Glaubt jedoch irgendjemand in diesem Saal, dass es kein Signal an den Bund brauche, dann befindet sich diese Person im Irrtum. Der Bund übernimmt mit besagtem Netzbeschluss per 1.1.2020 schweizweit sehr viele Strassen. Er braucht die Information, dass hier ein Problem vorliegt, das einer Lösung bedarf. Das Signal ist also notwendig. Völlig unrealistisch ist, dass das Problem vom Kanton bis zum 31.12. gelöst werden kann. Aus diesem Grund geht es heute einzig und allein darum, ein Signal an den Bund zu senden.

Thomas Noack (SP) dankt für das Votum des Regierungspräsidenten. Der Redner wandelt seinen Vorstoss in ein Postulat um.

://: Mit 50:35 Stimmen wird der Vorstoss als Postulat überwiesen.
