

Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Temporäre Lärmschutzmassnahme auf der A22

2019/112

vom 14. April 2021

1. Ausgangslage

Die von Thomas Noack am 31.01.2019 eingereichte Motion wurde am 12. September 2019 vom Landrat als Postulat überwiesen. Es wird darin festgehalten, dass die Autobahn A22 per 01.01.2020 vom Kanton an den Bund übergehen wird, 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 und Liestal Nord. Aus der Prüfung aller Auswirkungen einer Temporeduktion von 80 auf 60 km/h auf dem erwähnten Autobahnabschnitt ergeben sich folgende relevante Erkenntnisse:

- Eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 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 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 substanziell eingestuft. Die Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h wird 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 beim ASTRA zu stellen.
Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2019/112 abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Vorlage wurde von der Umweltschutz- und Energiekommission an ihren Sitzungen vom 1. Februar und 1. März 2021 beraten. Begleitet wurde die Kommission von Regierungsrat Isaac Reber, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion BUD sowie von Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Für Auskünfte zur Vorlage standen die Vertreter des TBA Drangu Sehu und Stefan Roana sowie Andreas Stöcklin, ARP (Abteilung Lärmschutz), zur Verfügung.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

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 und 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.

Die von der Verwaltung aufgezeigten Modellberechnungen kamen zum Schluss, dass bei der vorgeschlagenen Temporeduktion durchschnittlich von einer Geschwindigkeitsreduktion von 15 km/h und damit bei einer Länge von 2 km von einer Reisezeitverlängerung von ca. 20 Sekunden auszugehen sei. Damit wird der Weg für den Ziel-/Quellverkehr in das und aus dem Stadtgebiet via A22-Anschlüsse Liestal-Süd und -Nord länger als derjenige durch das Zentrum. Die Akzeptanz für den längeren Weg nehme mit Tempo 60 km/h auf der A22 ab und habe eine Verkehrsverlagerung auf das Lokalstrassennetz zur Folge. Auf der A22 sei mit einer Verkehrsabnahme um rund 8,5 % zu rechnen (2'500 Fahrzeugen pro Tag) und auf dem Lokalstrassennetz mit einer Verkehrszunahme im ähnlichen Prozentbereich.

Ein Teil der Kommission sprach sich gegen eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h aus. Unter anderem wurde gar vorgeschlagen, auf der A22 allenfalls eine Tempoerhöhung im Tunnelbereich auf 100 km/h in Betracht zu ziehen, um den bereits heute stockenden Verkehrsfluss zu beschleunigen. Die Verwaltung erklärte, die Fahrbahnbreite des Tunnels lasse verkehrstechnisch nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu. Ein Kommissionsmitglied befürchtete, eine Temporeduktion würde den Druck auf den Bund, mit den Lärmsanierungsmassnahmen vorwärts zu machen, reduzieren. Als störend empfand ein Kommissionsmitglied insbesondere die von den Fahrbahnübergängen (Schwellen) auf den Brücken herrührenden Geräusche und fragte, ob das Problem allenfalls durch andere Fugen behoben werden könnte. Die Verwaltung führte aus, dass das ASTRA bemüht sei, diese Übergänge so zu optimieren, dass sie nicht mehr hörbar sind. Erwähnung fanden auch gewisse Stabilitätsmängel der Brücke im betreffenden Abschnitt der A22. Die Verwaltung erklärte, es handle sich dabei nicht um Sicherheitsdefizite, die ein sofortiges Handeln erfordern würden. Mit der Umfahrung (A22) solle in erster Linie das Stedtli entlastet werden, argumentierte ein weiteres Kommissionsmitglied. Wenn nun zur Entlastung der Anwohnerinnen und An-

wohner der Umfahrung andere im Stedtli wohnende Personen mehr belastet werden, so beisse sich die Katze in den Schwanz. Hinzu komme das Risiko des zusätzlichen Verkehrs im Stedtli für Kinder, Velofahrende und Fussgänger. Es gelte, dafür zu sorgen, dass die Lärmschutzmassnahmen an der Umfahrung vorangetrieben werden. Die Verwaltung bestätigte, dass durch die Verkehrszunahme im Städtchen auch mit mehr Unfällen zu rechnen sei.

Die Befürchtung eines Kommissionsmitglieds, dass die in Aussicht gestellte Verkehrszunahme im Liestaler Ortskern in der Nacht noch höher liegen werde als bei den errechneten 2'500 Fahrzeugen pro Tag, wurde teilweise von der Verwaltung geteilt. Wenn man auf dem Hochleistungsstrassennetz die Geschwindigkeit von 80 auf 60 km/h reduziere, entstehe grundsätzlich die geschilderte Verkehrsverlagerung. Diese könne etwas grösser oder kleiner sein.

Ein anderes Kommissionsmitglied merkte an, dass man bereits heute auf der A22 – sowohl vom Norden als auch von Süden herkommend – in den Stosszeiten im Schritttempo fahre. Eine zusätzliche Temporeduktion auf 60 km/h auf dem Umfahrungsabschnitt würde dazu führen, dass man abbremsen muss, das berge Gefahren und hätte grössere Staus zur Folge. Zudem könne man nicht neben der Autobahn bauen und sich dann über Lärm beklagen.

Ein Kommissionsmitglied bezweifelte die vorgestellte starke Verkehrsverlagerung von der A22 auf das Lokalstrassennetz, insbesondere die vorausgesagte Verlagerung in die Erzenbergstrasse. Der Engpass werde vor allem im Stedtli entstehen, und sollte es dort mehr Verkehr geben, würde sich dieser möglicherweise wieder zurückverlagern. Schon heute sei beispielsweise der Weg vom Altmarkt bis zur Bau- und Umweltschutzdirektion über die A22 länger als durch den Ortskern. Und wer heute über die A22 fahre, werde danach in den meisten Fällen auch nicht durchs Stedtli fahren, aufgrund der Behinderung durch Lichtsignalanlagen, Ortsbusse usw.; denn dies würde insgesamt mehr Zeit in Anspruch nehmen als die 20 Sekunden Mehrzeit via die A22. Auch sei die Lärmbelastung durch die A22 für die Weiterentwicklung der Stadt Liestal und das Ergolzthal ein grosses Problem. Der Weg über die A22 sei heute schon nicht sehr attraktiv, mit der Reduktion auf Tempo 60 werde er noch weniger attraktiv, entgegnete die Verwaltung. Natürlich hänge dies von den Reisezeiten ab, aber auch von den Zielorten. Sicher erfahre die Rheinstrasse die grösste Verkehrszunahme. Aber auch die äusseren Achsen wie Erzenberg- oder Fraumattstrasse seien attraktive Umlagerungsrouten. Insgesamt sei mit einer substantiellen Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Zur Frage nach dem Zeithorizont der Lärmsanierungsmassnahmen des Bundes äusserte die Verwaltung, man rechne mit fünf bis zehn Jahren. Von Seiten Kanton sei die Dringlichkeit der Sanierungsmassnahmen bei der Übergabe ans ASTRA ausdrücklich betont worden. Wird die Brücke bautechnisch saniert unter Einsatz eines ultrahochfesten Betons, so würden auch die Lärmschutzwände ergänzt und / oder auf maximal sechs Meter erhöht sowie ein neuer Belag eingebaut. Man sei zuversichtlich, dass nach der baulichen Sanierung der Brücke auch das Lärmproblem soweit als möglich gelöst ist und die Grenzwerte eingehalten werden können.

Die Vermutung eines Kommissionsmitglieds, dass ein Antrag auf temporäre Temporeduktion auf 60 km/h den Druck aufs ASTRA erhöhen würde, schätzte die Verwaltung als sehr gering ein. Der Regierungsrat erklärte, er ziehe es vor, an der Quelle zu handeln, also die Lärmsanierung der A22 anzugehen und den entsprechenden Druck aufs ASTRA aufrechtzuerhalten. Würde das ASTRA jedoch wider Erwarten auf einen Antrag auf Lärmsanierung mittels Temporeduktion eingehen, so nähme dies Druck weg in Bezug auf die weitere Lärmsanierung. Der Regierungsrat hielt weiter fest, das Ziel solle sein, möglichst viel Verkehr auf der Durchgangsstrasse zu haben und nicht auf dem lokalen Strassennetz. Der aktuelle Zustand sei in der Tat unbefriedigend, und es werde noch eine Weile so bleiben. Die temporäre Massnahme einer Temporeduktion auf 60 km/h hätte jedoch überwiegend negative Aspekte. Der Regierungsrat beabsichtige daher nicht, beim Astra einen Antrag auf Temporeduktion zu stellen.

Der Regierungsrat versprach auf mehrfachen Wunsch, sich beim Bund / Astra für eine rasche Lärmsanierung einzusetzen.

3. Antrag an den Landrat

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

14. April 2021 / ble

Umweltschutz- und Energiekommission

Susanne Strub, Vizepräsidentin