

Interpellation Bisig-Rapperswil-Jona / Cavelti Häller-Jonschwil / Lüthi-St.Gallen**(3 Mitunterzeichnende):****«Strassenverkehrslärm: Was unternimmt der Kanton zur Behebung des rechtswidrigen Zustands auf Kantonsstrassen?»**

Lärm führt akut zu Belästigung und Schlafproblemen. In epidemiologischen Studien ist Verkehrslärm mit einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen, Diabetes, Depressionen und kognitiven Beeinträchtigungen bei Kindern assoziiert. Seit 1985, als das eidgenössische Umweltschutzgesetz (USG) in Kraft getreten ist, müssen Strassen, die den Vorschriften des USG nicht genügen, saniert werden. Dazu hat der Bundesrat in Art. 17 der Lärmschutzverordnung (LSV) Fristen festgelegt, innert welcher die Sanierungen durchzuführen sind. Mittlerweile sind diese Fristen abgelaufen: Nachdem am 31. März 2015 zunächst die Sanierungsfrist für die Nationalstrassen abgelaufen war, endete am 31. März 2018 auch die Sanierungsfrist für die Hauptstrassen nach Art. 12 MinVG und für die übrigen Strassen, zu denen die Kantons- und Gemeindestrassen gehören.

Gemäss dem «Bericht BAFU (Hrsg.) 2019: Sanierung Strassenlärm. Bilanz und Perspektiven. Stand 2018. Bundesamt für Umwelt, Bern. Umwelt-Zustand Nr. 1922: 35 S.» stellt sich die Situation im Kanton St.Gallen für Kantons- und übrige Strassen folgendermassen dar: Von den 113'000 lärmbeeinträchtigten Personen wurden bisher lediglich 1'200 geschützt; somit sind noch fast 112'000 Personen weiterhin übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt. Aus dem Bericht ergibt sich weiter, dass der Kanton in der Vergangenheit und auch künftig auf seinen Strassen in erster Linie auf Lärmschutzfenster als Massnahmen zurückgreift; wobei er nur ab Überschreitung der Alarmgrenzwerte zur Kostenübernahme verpflichtet ist.

Der Einbau von Lärmschutzfenstern ist allerdings im USG nur als Ausnahme vorgesehen und ist zudem die mit Abstand teuerste Lärmsanierungsmassnahme. Dieses Vorgehen ist politisch durch das 17. Strassenprogramm abgedeckt, insbesondere durch die Vorgabe in Ziff. 2.4.8, dass auf Temporeduktionen zu verzichten ist. Diese Vorgabe steht im offenen Widerspruch zur bundesgerichtlichen Rechtsprechung (BGer Urteile 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 [Grabenstrasse Zug]; 1C_11/2017 vom 2. März 2018 [Basel Sevogelstrasse]; 1C_117+118/2017 vom 20. März 2018 [Zürich]), die verlangt, dass vorab Massnahmen an der Quelle insbesondere Temporeduktionen verfügt werden. Demgegenüber sind Erleichterungen (Ausnahmen) mit passiven Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) nur als ultima ratio zulässig. Das Bundesgericht führt in ständiger Rechtsprechung aus, dass Temporeduktionen eine wirksame, kosteneffiziente Massnahme zur Herabsetzung der Lärmbelastung sind, die ohne aufwändige bauliche Massnahmen umgesetzt werden können und zudem den Verkehr verstetigen. Schliesslich weist es darauf hin, dass auch sog. Lärmspitzen in der Nacht mit Temporeduktionen wirksam begegnet werden können.

Dem Kanton verbleibt im Bereich der Anwendung des Bundesrechts kein Spielraum. Das 17. Strassenprogramm hinsichtlich Strassenlärmsanierung wird folglich durch Bundesrecht gebrochen und hat keine Gültigkeit. Bei der Umsetzung der Strassenlärmsanierung ist ausschliesslich die bundesgerichtliche Rechtsprechung in der Anwendung des Umweltschutzrechts massgebend.

Nicht nur in grösseren urbanen Regionen des Kantons, sondern auch in Dörfern und Kleinstädten wie Lichtensteig verursachen Kantonsstrasse hohe Lärmbelastungen. Durch gezielte Temporeduktionen könnten Ortskerne und daran anliegende Wohngebiete kostengünstig, schnell und effizient entlastet werden. Damit könnten auch die Strassenräume und die Innenstädte gestalterisch aufgewertet werden. Profitieren würden auch die Immobilieneigentümerinnen. Ebenfalls würde sich das Problem des Bauens in lärmbelasteten Gebieten entschärfen, da künftig der Bund

die Kantone prioritär nur noch für Massnahmen an der Quelle entschädigen wird – sprich die Kosten für den Einbau von Lärmschutzfenster müssten gänzlich vom Kanton übernommen werden – ist es auch finanzpolitisch höchste Zeit, die bundesrechtswidrige Praxis aufzugeben und flächendeckend Temporeduktionen (und Flüsterbeläge) unvoreingenommen zu prüfen.

Sachlich und rechtlich ist es angezeigt, dass der Kanton St.Gallen eine Kurskorrektur bei der Umsetzung der Strassenlärmsanierung vornimmt und die Bevölkerung endlich wirksam gegen den gesundheitsschädigenden Verkehrslärm schützt.

Wir bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Personen, mit welchen Massnahmen und zu welchen Kosten konnten durch Strassenlärmsanierungen auf Kantonsstrassen bis Ende 2020 geschützt werden?
2. Wie viele Personen, mit welchen Massnahmen und zu welchen Kosten werden bis 2025 geschützt?
3. Wie setzt der Kanton die bundesgerichtliche Rechtsprechung bei der Strassenlärmsanierung um? Ist er ebenfalls der Auffassung, dass das 17. Strassenprogramm diesbezüglich keine Anwendung findet?
4. Wie kann ein Flickteppich von Lärmschutzmassnahmen verhindert werden; sprich wie kann verhindert werden, dass nur infolge Einsprachen eine bundesrechtskonforme Umsetzung der Strassenlärmsanierung erfolgt?
5. Ist der Kanton bereit, analog des Vorgehens in der Stadt St.Gallen, flächendeckend die noch zu sanierenden Kantonsstrassen nach Massgabe der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu prüfen, ob Temporeduktionen (und Flüsterbeläge) grundsätzlich umgesetzt werden können?
6. Ist der Kanton bereit, die Gemeinden bei der Umsetzung der Strassenlärmsanierung von Kantonsstrassen verstärkt einzubinden und deren Interessen höher zu gewichten?
7. Wie steht der Kanton dazu, die Zuständigkeit der Strassenlärmsanierung in grösseren Gemeinden an diese abzugeben. Welche personellen und finanziellen Folgen hätte dieser Systemwechsel?»

15. Februar 2021

Bisig-Rapperswil-Jona
Cavelti Häller-Jonschwil
Lüthi-St.Gallen

Mattle-Altstätten, Monstein-St.Gallen, Noger-Engeler-Häggenschwil