



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Chardonners Jean-Daniel

2020-CE-181

### Tempo-30-Zonen auf wichtigen Achsen, namentlich in der Stadt Freiburg

#### I. Anfrage

Die jüngste Ankündigung der Stadt Freiburg, die Höchstgeschwindigkeit auf 75 % ihres Strassennetzes auf 30 km/h zu senken, beunruhigt mich.

Selbstverständlich soll der Langsamverkehr nach Möglichkeit unterstützt werden, um die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner zu fördern. Andererseits müssen Pendlerinnen und Pendler aus der Peripherie, die ihr Auto nehmen müssen, um in die Stadt zu fahren, normal verkehren können.

Mit ihrem Status als Kantonshauptort und der im kantonalen Richtplan vorgegebenen Zentralisierung hat die Stadt das Privileg, zahlreiche Dienststellen der Kantonsverwaltung zu beherbergen, die von allen Freiburgerinnen und Freiburger mitfinanziert werden. Dies gilt auch für wichtige Kultureinrichtungen wie Museen und Theater. Nun ist es aber so, dass der Verkehr in der Stadt Freiburg immer schwieriger wird, da Restriktionen, Hindernisse, Einbahnstrassen oder Radwege eingerichtet werden, die überlaufen oder immer mehr Platz auf der Fahrbahn einnehmen. Hinzu kommt ein Mangel an Parkplätzen, die erst noch überdurchschnittlich teuer sind.

Mit diesen neuen Beschränkungen soll der Strassenlärm reduziert werden, ohne überall lärmarme Strassenbeläge einbauen zu müssen. Die Stadt will zudem die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Abschnitten einführen, auf denen die gemessenen Geschwindigkeiten bereits unter 50 km/h liegen, was mir ziemlich unnötig erscheint. Eine solche Beschränkung soll auf weiteren Abschnitten eingeführt werden, weil die Behörden zu Recht Verkehrsverlagerungen befürchten. Schliesslich will die Stadt die Gelegenheit auch nutzen, um Anlagen für den Langsamverkehr zu schaffen, was die Fahrbahnbreite für Autos weiter verringern wird.

Auch wenn die Autonomie und die Entscheidungen der Gemeinde zu respektieren sind, sollten die kantonalen Behörden bei der Erteilung von Bewilligungen ein besonderes Augenmerk auf den Zugang zur Stadt Freiburg legen, weil dieser von übergeordnetem Interesse und kantonaler Bedeutung ist.

Ich stelle dem Staatsrat deshalb folgende Fragen:

1. Handelt es sich bei allen betroffenen Strassenabschnitten um Gemeindestrassen?
2. Wird das überwiegende kantonale Interesse bei der Bewilligungserteilung berücksichtigt?
3. Kann der Kanton die Gemeinde zwingen, auf Gemeindestrassen von kantonalem Interesse lärmarme Strassenbeläge einzubauen?
4. Sind alle Kantonsstrassen in der Stadt Freiburg, soweit es sie gibt, mit lärmarmem Strassenbelag ausgestattet?

5. Werden Strassen in Städten und Dörfern, die noch keinen lärmarmen Strassenbelag haben, generell auf 30 km/h begrenzt?
6. Werden in einem solchen Fall die kommunalen Behörden angehört?
7. Wenn ja, müssen sie ihre Zustimmung geben?

18. September 2020

## II. Antwort des Staatsrats

Die Lärmsanierung der Strassen ist eine grosse Herausforderung für Bund, Kantone und Gemeinden. Als wichtigste Quelle der Lärmbelastung ist der Strassenverkehr zu nennen: Laut Bundesamt für Umwelt (BAFU) ist jede siebte Person in der Schweiz tagsüber schädlichem oder lästigem Verkehrslärm ausgesetzt. Auch hat sich die Lärmempfindlichkeit in den letzten Jahren verändert. Lärm verursacht hohe externe Kosten und kann insbesondere nachhaltige Folgen für die Gesundheit der exponierten Anwohnerinnen und Anwohner haben, wobei vor allem Städte und Agglomerationen betroffen sind; denn mehr als 90 % der von schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen betroffenen Personen leben in einem grossen Zentrum oder in dessen Peripherie.

Die Lärmschutzgesetzgebung des Bundes legt zum Schutz der Bevölkerung Grenzwerte für die wichtigsten Lärmarten fest. Mit Strassenlärmsanierungen sollen die Lärmimmissionen so weit gesenkt werden, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten sind. Für eine dauerhafte Lärmreduktion müssen die Sanierungsmassnahmen langfristig wirksam sein und die zukünftige Entwicklung der Lärmemissionen über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren mit einer zusätzlichen Marge von 5 Jahren berücksichtigen.

Laut Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) haben Massnahmen, die die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern. Dies bedeutet, dass die Sanierungsmassnahmen vorrangig an der Quelle, in zweiter Priorität auf dem Ausbreitungsweg (z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden) und, als letzte Lösung, am Ort der Immission (am Gebäude) durchgeführt werden müssen.

Eine mögliche Massnahme an der Quelle ist der Einbau eines lärmarmen Strassenbelags, der das Rollgeräusch des Fahrzeugs (Schallentstehung durch Interaktion zwischen Reifen und Fahrbahnoberfläche) und in geringem Mass das Antriebsgeräusch (Motor) reduziert. Oft ist es aber so, dass die Grenzwerte mit dem Einbau eines solchen Belags nicht für alle Anwohnerinnen und Anwohner eingehalten werden können. Aus diesem Grund und bevor bauliche Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder bei den Gebäuden in Frage kommen, müssen ergänzende Massnahmen an der Quelle in Betracht gezogen werden. So werden Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Rechtsprechung (mehrere kürzlich ergangene Urteile des Bundesgerichts) als eine wirksame und kostengünstige Massnahme zur Erzielung einer erheblichen Verringerung des Strassenverkehrslärms eingestuft. Die Verminderung des Lärms ist auf die Geschwindigkeitsreduktion zurückzuführen, aber auch darauf, dass die Autofahrerinnen und -fahrer bei entsprechender Ausgestaltung der Strasse ruhiger fahren und weniger oft und lange bremsen bzw. beschleunigen, was wiederum zu einem besseren Verkehrsfluss und weniger Lärm führt.

Im Fall der Stadt Freiburg wurden alle verfügbaren Massnahmen an der Quelle, d. h. Massnahmen auf Ebene des Strassennetzes (Reduktion der Verkehrsbelastungen, Anpassung des Netzes usw.), auf der Strasse (z. B. Einbau von lärmarmen Belägen) sowie beim Verkehr (Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsberuhigung) evaluiert. Im Anschluss an diese Evaluation wurde beschlossen, den Einbau von lärmarmen Belägen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu kombinieren. Innerhalb des Sanierungshorizonts ermöglichen diese Massnahmen die Lärmsanierung von insgesamt 183 Gebäuden. Das bedeutet, 4161 Personen werden nicht mehr Lärmpegeln oberhalb der Grenzwerte ausgesetzt sein. Doch auch für die anderen vom Lärm betroffene Gebäude wird eine erhebliche Verbesserung der Lärmbelastung erreicht werden.

*1. Handelt es sich bei allen betroffenen Strassenabschnitten um Gemeindestrassen?*

Generell wird eine Geschwindigkeitsreduktion nach neuerer Rechtsprechung und gemäss Vollzugshilfen des Bundes bei allen Projekten zur Strassenlärmsanierung analysiert, unabhängig davon, ob es sich um eine National-, Kantons- oder Gemeindestrasse handelt.

Die Sanierungsverfügung richtet sich in erster Linie an den Inhaber der Strasse. Beim Projekt der Stadt Freiburg handelt es sich somit um Abschnitte auf dem Gemeindestrassennetz, wie im Plan im Anhang zum Entwurf der Sanierungsverfügung für die Gemeindestrassen angegeben.

Die Kantonsstrassen, die Eigentum des Staats sind, sind Gegenstand einer separaten Verfügung. Für die Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Gemeinde Freiburg wird derzeit eine Studie durchgeführt.

*2. Wird das überwiegende kantonale Interesse bei der Bewilligungserteilung berücksichtigt?*

Gemäss LSV sind Strassen zu sanieren, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Nach Artikel 108 Abs. 2 Bst. d der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV; SR 741.21) kann bzw. muss die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn dies unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit zu einer Verminderung der Umweltbelastung, insbesondere des Strassenlärms, führt. Die aktuelle Rechtsprechung bestätigt und konsolidiert die Geschwindigkeitsherabsetzung, namentlich die Herabsetzung auf 30 km/h, als eine wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung des Strassenverkehrslärms.

Das Verhältnismässigkeitsprinzip impliziert eine Abwägung aller Interessen. Der Entscheidungsentwurf der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) hat eine solche Interessenabwägung als Grundlage: Die Direktion berücksichtigte die wirtschaftlichen, sozialen wie auch die ökologischen Erfordernisse.

*3. Kann der Kanton die Gemeinde zwingen, auf Gemeindestrassen von kantonalem Interesse lärmarme Strassenbeläge einzubauen?*

Nach Artikel 7 Abs. 1 Bst. b der Ausführungsverordnung zur Lärmschutz-Verordnung des Bundes (AVLSV; SGF 814.11) sind die Gemeinden für die Planung und Verwirklichung der Lärmsanierung der Gemeindestrassen und Privatstrassen im Gemeingebrauch zuständig. Sie erstellen hierfür einen Bericht zur Sanierungsstudie, in dem die aktuelle Situation analysiert und Sanierungsmassnahmen vorgeschlagen werden. Dieser Bericht wird anschliessend vom Amt für Umwelt (AfU), der kantonalen Stelle für den Vollzug der LSV, ausgewertet. Nach einer solchen Beurteilung können in der Tat Massnahmen zur Strassenlärmsanierung auferlegt werden. Auf der Grundlage der Beurteilung des AfU und des Berichts erlässt der RUBD die Sanierungsverfügung, in der sie die Sanierungsmassnahmen anordnet und der Gemeinde gegebenenfalls Erleichterungen gewährt.

Im hier behandelten Fall schlug die Stadt Freiburg in ihrem Bericht vor, auf allen Gemeindestrassen, bei denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, einen lärmarmen Belag einzubauen, mit Ausnahme einer Strasse mit historischer Pflasterung und einiger kleiner Abschnitte. Hierzu ist zu vermerken, dass die Stadt Freiburg zwischen 2016 und 2019 bereits auf einer Vielzahl von Gemeindestrassen lärmarme Beläge eingebaut hat.

*4. Sind alle Kantonsstrassen in der Stadt Freiburg, soweit es sie gibt, mit lärmarmem Strassenbelag ausgestattet?*

Von den 10 km Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Freiburg benötigen nur 5,3 km aus Lärmschutzgründen einen lärmarmen Strassenbelag, wovon 4,5 km bereits eingebaut wurden. Der Rest (Route de la Glâne auf 500 m von der Kreuzung Beaumont bis zur Gemeindegrenze, Abschnitt Pérolles-Brücke–Hochschule für Technik und Architektur Freiburg auf 300 m und Route de la Fonderie auf 60 m) wird im Zug der vorhergehenden Ausbauarbeiten eingebaut werden.

*5. Werden Strassen in Städten und Dörfern, die noch keinen lärmarmen Strassenbelag haben, generell auf 30 km/h begrenzt?*

Werden die Grenzwerte überschritten, wird als erste Massnahme – auf Gemeinde- sowie auf Kantonsstrassen – eine Massnahme an der Quelle vorgeschlagen, die in der Regel im Einbau eines lärmarmen Belags besteht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird in Betracht gezogen, wenn der Einbau eines lärmarmen Strassenbelags nicht ausreicht, um den Strassenlärm genügend zu reduzieren, oder wenn der Einbau eines solchen Belags ineffizient oder unmöglich ist. Die Analyse der Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung wird gemäss den jüngsten einschlägigen Publikationen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) und des Bundes durchgeführt (Beurteilung der kombinierten Lärmwirkung von Tempo 30 und dem Einsatz von lärmarmen Belägen), um zu beurteilen, ob diese Massnahme wirksam ist. Zudem muss diese Massnahme auf der Grundlage von Artikel 108 SSV analysiert werden, um zu bestimmen, ob sie die Kriterien der Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit erfüllt.

*6. Werden in einem solchen Fall die kommunalen Behörden angehört?*

Was die Gemeindestrassen betrifft, so sind die Gemeinden für die Planung und Durchführung der Lärmsanierung ihrer Strassen verantwortlich. Mit anderen Worten, die Massnahmen werden von der Gemeinde in enger Zusammenarbeit mit dem AfU vorgeschlagen. Ist im Verfügungsentwurf eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgesehen, finden bereits im Vorfeld Gespräche mit der betroffenen Gemeinde statt. Die Gemeindebehörden sind also immer beteiligt.

Wenn eine solche Sanierungsmassnahme für eine Kantonsstrasse empfohlen wird, ist die Massnahme Gegenstand einer Anhörung, in deren Rahmen die Gemeinde Stellung nehmen kann.

*7. Wenn ja, müssen sie ihre Zustimmung geben?*

Im Allgemeinen ist das Verfahren wie in Antwort auf die Frage 6 beschrieben, was bedeutet, dass solche Entscheidungen stets in Absprache mit den Gemeindebehörden getroffen werden.

*12. Januar 2021*