



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion 2022-GC-202

Für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h auf den Kantonsstrassen

Urheber:	Chardonners Jean-Daniel / Genoud François
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	0
Einreichung:	18.11.2022
Begründung:	18.11.2022
Überweisung an den Staatsrat:	18.11.2022
Antwort des Staatsrats:	07.11.2023

I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 18. November 2022 eingereichten und begründeten Motion verlangen die Grossräte Jean-Daniel Chardonners und François Genoud, dass auf Hauptverkehrsachsen in Ortschaften (in der Regel Kantonsstrassen) eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gewährleistet wird, um den Verkehrsfluss auf dieser Strassenart zu gewährleisten und ein effizientes und leistungsfähiges Strassennetz zu erhalten.

Die Bekämpfung der Lärmbelastung soll in erster Linie durch den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, Lärmschutzwänden oder anderen technischen Mitteln erfolgen.

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend sei daran erinnert, dass jede Geschwindigkeitsreduktion auf einer verkehrorientierten Strasse nach Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV, SR 741.21) Gegenstand eines Gutachtens sein muss, um festzustellen, ob die Massnahme notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist, oder ob anderen Massnahmen der Vorzug zu geben ist.

Artikel 108 Abs. 2 SSV legt fest, unter welchen Voraussetzungen eine Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten, die in Artikel 4a der Verkehrsregelnverordnung des Bundes (VRV; SR 741.11) festgelegt sind, möglich sind:

- a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren, wobei das Bundesgericht in mehreren Entscheiden diesen Grundsatz dahingehend ausgelegt hat, dass Massnahmen zur Lärmsanierung vorrangig an der Quelle zu treffen sind.

Im Kanton Freiburg sieht das Gesetz zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG; SGF 781.1) in Artikel 5 Abs. 2b vor, dass solche Abweichungen der Kantonspolizei zur Stellungnahme unterbreitet werden müssen, wenn sie Kantonsstrassen oder bedeutende und verkehrsreiche Gemeindestrassen betreffen. Dabei werden neben den rechtlichen Aspekten auch Faktoren wie die strategische Bedeutung der Verkehrsachse und die Frage, inwieweit die bestehende Strasseninfrastruktur den Verkehrsteilnehmern die Einhaltung der vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeit ermöglicht, berücksichtigt.

Bezüglich Buchstabe d von Artikel 108 SSV Abs. 2 und zur Erinnerung: Der Schutz der Nachbarschaft vor Strassenlärm ist eine Pflicht der Eigentümerschaft der Infrastruktur. Weiter müssen die Massnahmen zur Lärmsanierung, wenn solche erforderlich sind, vorrangig an der Lärmquelle (lärmarmere Belag, reduzierte Geschwindigkeit, Verkehrsberuhigung) ergriffen werden, bevor Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Dämme, Lärmschutzwände, Fenster) in Betracht gezogen werden.

Der Kanton Freiburg setzt wie andere Kantone mit Unterstützung des Bundesamts für Umwelt auf lärmarme Beläge zum Schutz vor Strassenlärm. Davon profitieren bereits rund 25 000 Personen entlang der Kantonsstrassen. Dennoch werden die Lärmgrenzwerte stellenweise überschritten und es müssen in Anwendung der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichts zusätzliche Massnahmen ins Auge gefasst werden, vor allem im dichtbebauten Gebiet von Ortschaften.

Der Einbau von lärmarmen Belägen, auf den die Kantone Freiburg und Aargau im Schweizer Vergleich besonders oft zurückgreifen, führt zu sehr guten Ergebnissen mit Blick auf die Reduktion des Strassenlärms und die Erfüllung der Schutzziele der Bundesgesetzgebung, reicht aber nicht immer aus, um die rechtlichen Vorgaben zu erfüllen und kann in gewissen Situationen (schneereiche Gebiete; kurvenreiche Strassen; andere Faktoren, welche die Lebensdauer des Belags teilweise massiv verkürzen können) an technische Grenzen stossen. Weil diese Beläge trotz sorgfältigem Unterhalt auf das Jahr gerechnet deutlich teurer sind als herkömmliche Beläge, muss vor dem Einsatz das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft werden.

Abgesehen davon, dass durch Geschwindigkeitsreduktionen die rechtlichen Ziele mitunter kostengünstiger als durch besondere Strassenbeläge erreicht werden können, wenn die Voraussetzungen für letztere schwierig sind (siehe oben), ist es ausserdem so, dass eine Geschwindigkeitsreduktion in Ortschaften von 50 auf 30 km/h die Wirkung eines lärmarmen Strassenbelags signifikant und wahrnehmbar verstärken kann und somit in gewissen Situationen nicht als Alternative, sondern als Ergänzung betrachtet werden muss. Das Bundesgericht hat denn auch wiederholt klargemacht, dass eine Temporeduktion als Massnahme an der Quelle geprüft werden muss, bevor andere Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg in Betracht gezogen werden (Bundesgerichtsentscheide 1C_45/2010 vom 9. September 2010 und 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016).

Voraussetzung für die Einführung von Tempo 30 auf einem Strassenabschnitt ist der Nachweis durch ein spezifisches Gutachten der Wirksamkeit der Massnahme in Bezug auf die Lärminderung und, wenn dies der Fall ist, der Angemessenheit der Massnahme angesichts der konkreten Gegebenheiten vor Ort (namentlich Gestaltung der Fahrbahn und Wahrnehmung des Siedlungsgebiets). Die Geschwindigkeitsreduktion als Lärmschutzmassnahme kann auch als Ergänzung zum Einbau eines lärmarmen Strassenbelags in Betracht gezogen werden, wenn die Kombination beider Massnahmen die Lärmsanierung erst ermöglicht oder die Situation deutlich verbessert.

Diese Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion werden nur dort untersucht, wo die Lärmsanierung einer Ortsdurchfahrt auf dem Kantonsstrassennetz notwendig ist.

Neben dem Schutz vor Strassenlärm können auch die Verkehrssicherheit und eine gute Integration der Strasse in das Siedlungsgebiet Kriterien sein, die zu Überlegungen über Geschwindigkeitsreduktionen innerorts führen, unabhängig vom Status der Strasse. Zur Erinnerung: In den Ortsdurchfahrten von Attalens und Corminboeuf wurde eine Tempo-30-Zone eingerichtet, in Vaulruz gilt auf einem Teilstück Tag und Nacht Tempo 30, in Neyruz und Villars-sous-Mont nur nachts. In Ménières, Rue und im Vully werden Überlegungen im Rahmen von Valtraloc-Projekten angestellt.

Als Antwort auf die Vorbehalte, die gegenüber einer generellen Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts geäussert wurden, bestätigt der Staatsrat, dass er eine solche generelle Einführung nicht beabsichtigt; vielmehr will er das Bundesrecht im Bereich des Lärmschutzes weiterhin pragmatisch anwenden, indem er sowohl auf lärmarme Beläge als auch auf Geschwindigkeitsreduktionen setzt, je nach Wirksamkeit der jeweiligen Massnahmenart, um seinen gesetzlichen Verpflichtungen im Bereich des Lärmschutzes nachzukommen. Die gleichen Grundsätze gelten im Übrigen auch für die Beurteilung von Projekten auf Gemeindestrassen, wobei auf Gemeindestrassen und insbesondere auf Quartierstrassen das Kriterium des Kosten-Nutzen-Verhältnisses grundsätzlich zugunsten von Geschwindigkeitsreduktionen ausfallen wird.

Angesichts dieser verschiedenen Elemente ist der Staatsrat der Ansicht, dass Tempo 50 innerorts die Regel bleiben muss, mit möglichen Ausnahmen, insbesondere wenn es darum geht, rechtlichen Verpflichtungen des übergeordneten Rechts nachzukommen, und er ist bereit, diesen so definierten Grundsatz im Mobilitätsgesetz zu verankern. Folglich empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat, die Motion zur Annahme.