

BUD / Interpellation Wyss-Vilters-Wangs / Thür Wenger-Rorschach / Mattle-Altstätten  
vom 4. März 2026

## **Weniger Strassenlärm: Was kostet der wirksame Schutz der Bevölkerung?**

Antwort der Regierung vom 16. Juni 2026

Anita Wyss-Vilters-Wangs, Ariane Thür Wenger-Rorschach und Ruedi Mattle-Altstätten erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 4. März 2026 nach der Anzahl betroffener Personen von Lärmgrenzwertüberschreitungen entlang von Kantons- und Gemeindestrassen im Kanton St.Gallen sowie den finanziellen Auswirkungen auf die Lärmsanierung durch den IX. Nachtrag zum Strassengesetz (sGS 732.1).

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die rechtlichen Grundlagen für Lärmsanierungen in der Schweiz sind in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) geregelt. Die Zuständigkeit für Lärmsanierungen an Kantonsstrassen liegt im Kanton St.Gallen beim Tiefbauamt, diejenige für Lärmsanierungen an Gemeindestrassen bei den politischen Gemeinden. Der Kantonsrat hat in der Sommersession 2026 den IX. Nachtrag zum Strassengesetz (22.25.09) erlassen. Im Kern geht es in diesem Nachtrag darum, dass auf verkehrsorientierten Strassen (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse) grundsätzlich die allgemeine bundesrechtliche Höchstgeschwindigkeit – in der Regel Tempo 50 innerorts – gilt. Temporeduktionen auf Tempo 30 sollen nur noch in begründeten Ausnahmefällen möglich sein.

Die Regierung weist darauf hin, dass der Kanton St.Gallen die Lärmsanierung seiner Kantonsstrassen seit Jahren konsequent vorantreibt. Im Vordergrund stehen Massnahmen an der Quelle, insbesondere der Einbau lärmarmer Strassenbeläge. Heute werden jährlich rund zehn Kilometer solcher Beläge eingebaut. Dank technischer Weiterentwicklungen konnten sowohl die lärmindernde Wirkung als auch die Lebensdauer dieser Beläge verbessert werden.

Die Einschränkung von Tempo-30-Anordnungen entbindet nicht vom gesetzlichen Auftrag zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm. Dieser bleibt weiterhin verbindlich und ist mit den im Bundesrecht vorgesehenen Massnahmen umzusetzen. Dazu gehören insbesondere lärmarme Beläge, bauliche Massnahmen sowie – wo notwendig – Schallschutzmassnahmen an Gebäuden, in begründeten Ausnahmefällen gar Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen.

Lärmschutzwände werden heute insbesondere aus Gründen des Ortsbildschutzes und der Verhältnismässigkeit nur punktuell erstellt. Schallschutzfenster stellen in dicht bebauten Gebieten häufig die wirksamste und verhältnismässigste Lösung dar, um die Wohnqualität in lärmexponierten Innenräumen zu verbessern. Darüber hinaus tragen grössere Infrastrukturprojekte wie Ortsumfahrungen, Engpassbeseitigungen oder neue Verkehrsführungen dazu bei, Wohngebiete langfristig vom Verkehr zu entlasten und die Lärmbelastung insgesamt zu reduzieren.

Die Regierung weist darauf hin, dass das zunehmende Verkehrsaufkommen, schwerere Fahrzeuge, breitere Reifen sowie die bauliche Verdichtung entlang stark belasteter Verkehrsachsen die Lärmsanierung zusätzlich erschweren. Umso wichtiger bleibt ein kontinuierlicher und technisch wirksamer Ausbau der bestehenden Lärmschutzmassnahmen.

Zu den einzelnen Fragen:

- 1./2. *Wie viele Einwohner und Einwohnerinnen sind entlang von Kantonsstrassen von überhöhten Lärmemissionen betroffen?*

*Wie viele Personen sind schätzungsweise entlang der im digitalen Lärmkataster erfassten Gemeindestrassen erster Klasse von überhöhten Lärmemissionen betroffen?*

Gemäss dem Lärmbelastungskataster aus dem Jahr 2018 sind entlang der National-, Kantons- und Gemeindestrassen im Kanton St.Gallen rund 85'000 Personen von Lärmbelastungen betroffen, die über den gesetzlichen Immissionsgrenzwerten liegen. Eine Auswertung auf Basis des aktuellen Berechnungsmodells liegt derzeit nicht vor. Eine genaue Aufteilung der Betroffenen nach Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse ist ebenfalls nicht vorhanden. Schätzungsweise wohnt etwas mehr als die Hälfte der betroffenen Personen entlang von Kantonsstrassen.

Bis Ende 2025 konnte die Lärmbelastung dank dem Einbau lärmarmen Beläge für rund 20'000 Personen reduziert werden. Darüber hinaus wurde durch den Einbau von rund 4'400 Schallschutzfenstern die Wohn- und Lebensqualität von weiteren etwa 10'000 Personen deutlich verbessert.

Mit den Umfahrungen Bütschwil und Wattwil (zweite Etappe) konnte die Lärmsituation in den beiden Ortschaften wesentlich verbessert werden. Dadurch sind rund 1'400 Personen nicht mehr von übermässigen Lärmemissionen betroffen. Zusätzlich konnten durch den jährlichen Einbau lärmarmen Beläge auf Kantonsstrassen für weitere rund 2'000 Personen die Lärmbelastungen unter die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte gesenkt werden.

3. *Mit welchen Mehrkosten rechnet die Regierung für die Lärmsanierung auf Kantonsstrassen, wenn Temporeduktionen nur noch in Ausnahmefällen angeordnet werden können und vermehrt bauliche Massnahmen erforderlich sind?*

Auch wenn Temporeduktionen aus Lärmschutzgründen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen nicht bzw. nur noch in Ausnahmefällen angeordnet werden können, können allfällige Mehrkosten nicht beziffert werden. Dies würde voraussetzen, dass die einzelnen Lärmsanierungsprojekte bereits vorliegen und geklärt ist, welche Massnahmen im jeweiligen Einzelfall verhältnismässig und wirksam sind. Dabei ist insbesondere zu beurteilen, ob eine Massnahme an der Quelle – insbesondere ein lärmarmen Strassenbelag – Massnahmen im Ausbreitungsweg oder ausnahmsweise eine Temporeduktion in Frage kommen.

Auf Kantonsstrassen werden wenn immer möglich lärmarme Strassenbeläge eingesetzt, sofern dies technisch und betrieblich zweckmässig ist. Der Einbau erfolgt nach Möglichkeit im Rahmen der ordentlichen Belagserneuerung am Ende der Lebensdauer des bestehenden Belags.

4. *Wie hoch schätzt die Regierung die Kosten für die Lärmsanierungen, die sich aus der neuen Praxis auf Gemeindestrassen erster Klasse für die Gemeinden ergeben könnten?*

Lärmsanierungen sind gemäss der LSV Sache des Verursachers. Die Zuständigkeit für Lärmschutzmassnahmen an Gemeindestrassen liegt somit bei den Gemeinden. Entsprechend können keine Aussagen über die zu erwartenden Kosten für Lärmsanierungen auf Gemeindestrassen erster Klasse vorgenommen werden.

5. *Bis wann plant die Regierung, die noch bestehenden gesetzlichen Sanierungspflichten zu erfüllen? Ist angesichts der Einschränkung von Temporeduktionen mit einer Verlängerung der Sanierungsdauer zu rechnen?*

Die in der LSV festgelegte Frist für die Lärmsanierung der Hauptstrassen ist Ende März 2018 abgelaufen. Trotz deutlicher Fortschritte ist die Umsetzung nicht abgeschlossen. Das kantonale Tiefbauamt geht davon aus, dass die sog. «Erstsanierung» sämtlicher Kantonsstrassen bis ca. Ende 2030 erfolgt sein wird. Das bedeutet, dass für alle Strassenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen mindestens einmal Massnahmen geprüft bzw. umgesetzt worden sind. Die vorliegende Einschränkung hat auf die Sanierungsdauer keinen Einfluss. Lärmschutz ist und bleibt eine Daueraufgabe.

6. *Wie beurteilt die Regierung die gesundheitlichen Folgen, wenn Grenzwertüberschreitungen länger bestehen bleiben oder häufiger in Kauf genommen werden müssen? Welche volkswirtschaftlichen Kosten werden dabei berücksichtigt?*

Der Regierung ist es ein wichtiges Anliegen, dass die bundesrechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz eingehalten werden, um die Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen und die Gesundheit der Anwohnenden langfristig zu wahren.

Die gesundheitlichen Auswirkungen einzelner Grenzwertüberschreitungen oder zeitlicher Verzögerungen bei Sanierungen lassen sich jedoch nicht allgemein und konkret quantifizieren, da sie von verschiedenen Faktoren wie Intensität, Dauer und örtlicher Situation abhängen. Um dennoch einen verlässlichen und hohen Schutzstandard zu gewährleisten, stützt sich die Regierung auf die wissenschaftlich fundierten Grenzwerte des Bundesrechts.

Auch bei der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Folgen ist sich die Regierung bewusst, dass vielfältige Faktoren eine Rolle spielen – insbesondere die Lebensqualität, mögliche gesundheitliche Folgekosten sowie Wertminderungen von Liegenschaften.

In der Planung und Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen wägt das kantonale Tiefbauamt diese Aspekte sorgfältig gegen die technische Machbarkeit, die betriebliche Zweckmässigkeit sowie den Grundsatz der Verhältnismässigkeit ab, um die effektivsten Lösungen zu realisieren.