



## Botschaft 2015-DAEC-130

6. Oktober 2015

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen in den Jahren 2016–2018

Wir ersuchen um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von **32 000 000** Franken für Strassenlärmsanierungen bei Kantonsstrassen. Die vorliegende Botschaft und der Dekretsentwurf sind die Fortsetzung der beiden gleichnamigen Dekrete für die Jahre 2008 bis 2011 bzw. 2012 bis 2015. Das erste Dekret verabschiedete der Grosse Rat am 2. September 2008 (Botschaft Nr. 74 vom 27. Mai 2008), das zweite am 9. Dezember 2011 (Botschaft Nr. 256 vom 31. Mai 2011). Da die Botschaften zu diesen Dekreten bereits zahlreiche Angaben enthalten, werden in der vorliegenden Botschaft einzig die wesentlichen Elemente aufgeführt.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

<b>1. Allgemeines</b>	<b>6</b>
<b>2. Bereits durchgeführte Arbeiten</b>	<b>8</b>
<b>3. Anstehende Arbeiten</b>	<b>9</b>
<b>4. Finanzielle Folgen</b>	<b>9</b>
<b>5. Planung</b>	<b>10</b>
<b>6. Höhe des beantragten Kredits</b>	<b>11</b>
<b>7. Andere Folgen</b>	<b>11</b>
<b>8. Schlussfolgerung</b>	<b>11</b>

## 1. Allgemeines

### 1.1. Problemstellung

Als wichtigste Quelle der Lärmbelastung ist die Strasse zu nennen. Diese Lärmelastung kann sich in unterschiedlicher Weise auf die menschliche Gesundheit auswirken: Schädigung der Gehörorgane, Kommunikationsstörungen, Schlafstörungen, kardiovaskuläre und physiologische Effekte sowie psychische Störungen verschiedener Art.

den Grenzwerten wird zwischen dem Planungswert, dem Immissionsgrenzwert (IGW) und dem Alarmwert (AW) unterschieden.

Am 17. März 2009 erliess der Staatsrat die Ausführungsverordnung zur Lärmschutz-Verordnung des Bundes (AVLSV), die die Modalitäten für die Umsetzung der LSV sowie die Kompetenzen und Aufgaben der einzelnen kantonalen Behörden, die mit der Ausführung der Lärmschutzgesetzgebung betraut sind, festlegt.

### 1.2. Rechtsgrundlagen

Auf Bundesebene ist der Lärmschutz – insbesondere der Schutz vor dem Strassenlärm – im Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG) und in der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV) geregelt. So sind namentlich im Anhang 3 LSV die Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in Abhängigkeit von den Empfindlichkeitsstufen der Nutzungszonen festgelegt. Bei

### 1.3. Ziel

Ziel des vorliegenden Dekretsentwurfs ist, die Arbeiten entlang der Kantonsstrassen für den Schutz der Anwohner vor dem Strassenlärm fortzuführen, um die im Bundesrecht festgelegten Sanierungsfristen (31. März 2018 für Kantonsstrassen; siehe weiter unten) einhalten zu können und so in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen. Der Staatsrat

lässt hierdurch den Ankündigungen im Bericht Nr. 298 vom 10. Oktober 2006 zum Postulat Genoud Taten folgen.

#### 1.4. Vorgehen des Kantons Freiburg

Nach Artikel 17 LSV müssen die Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis spätestens am 31. März 2018 lärmsaniert haben.

Der Bund subventioniert die Lärmschutzstudien und -massnahmen entlang der Kantons- und Gemeinestrassen über Programmvereinbarungen, die der Bund mit den Kantonen abschliesst und in drei Etappen unterteilt sind:

- > 2008–2011: erste Programmvereinbarung (6 Millionen Franken zulasten des Kantons plus 1,2 Millionen Franken Bundessubventionen für ein Total von 7,2 Millionen Franken);
- > 2012–2015: zweite Programmvereinbarung (26 Millionen Franken zulasten des Kantons plus 6 Millionen Franken Bundessubventionen für ein Total von 32 Millionen Franken);
- > 2016–2018: dritte Programmvereinbarung.

Auch die Gemeinden profitieren von den Bundesgeldern: Sie erhalten Kantonsbeiträge für Projekte, die Teil dieser Programmvereinbarungen sind.

Am 2. September 2008 und am 9. September 2011 verabschiedete der Grosse Rat die Dekrete für die beiden bisherigen Verpflichtungskredite von insgesamt 32 000 000 Franken für die Lärmsanierung von Kantonsstrassen. Diese Verpflichtungskredite waren mit den Programmvereinbarungen (2008–2011 und 2012–2015) verknüpft, die in der Summe einen Bruttobetrag für Studien und Arbeiten von 39 200 000 Franken vorsahen (Kantonsanteil von 32 Millionen Franken plus Bundessubventionen von 7,2 Millionen Franken).

Die dritte Programmvereinbarung wird gegenwärtig mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) verhandelt. Der Bund verpflichtet sich, auf der Grundlage des vom Kanton und den Gemeinden ausgearbeiteten Sanierungsprogramms Beiträge zu leisten. Mit dem vorliegenden Dekret wird der kantonale Anteil an der Finanzierung der Kantonsstrassensanierung für die dritte Programmvereinbarungsperiode gedeckt.

#### 1.5. Fristen

Der Bund hatte ursprünglich den 31. März 2002 als Frist für die Lärmsanierung festgelegt. 2004 wurde diese Frist für die Nationalstrassen auf den 31. März 2015 und für die übrigen Strassen auf den 31. März 2018 erstreckt.

Sollte die Frist für die übrigen Strassen nicht eingehalten werden, hätte dies für den Kanton und die Gemeinden finanzielle Folgen, weil der Anspruch auf die Bundesbeiträge

höchstwahrscheinlich definitiv verfiele, die Pflicht zur Lärmsanierung jedoch weiterhin Bestand hätte.

Allerdings befinden sich alle Kantone in einer vergleichbaren Situation, sodass die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz (BPUK) beim BAFU eine Fristverlängerung beantragt hat. Der Bund trat allerdings nicht darauf ein. Er ist lediglich für die Schlussabrechnung der Arbeiten einverstanden, die Frist auf den 31. März 2019 zu verlängern.

Im Übrigen erklärte das BAFU, dass im Moment nicht ganz klar ist, welche rechtlichen Rahmenbedingungen nach dem 31. März 2018 gelten werden. Unter bestimmten Voraussetzungen, die das Bundesgericht festgelegt hat, könnten Personen, die übermäßigem Lärm ausgesetzt sind, die Lärmverursacher wegen Wertverlust ihres Eigentums auf Schadenersatz verklagen. Der Bundesrat könnte den Vorschlag unterbreiten, die richterlichen Voraussetzungen durch eine gesetzliche Regelung zu ersetzen (d. h. durch eine automatische Ausgleichszahlung an die Eigentümerinnen und Eigentümer durch die Kantone und/oder die Gemeinden für die Wertminderung der Liegenschaften). Eine solche Revision würde aber den lokalen Gebietskörperschaften enorme Kosten verursachen und ihre Kapazität verringern, Massnahmen zur Reduzierung von übermäßigem Lärm zu ergreifen. Dabei wäre es sinnvoller, die öffentlichen Mittel zur Finanzierung von konkreten Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zu verwenden. Vor diesem Hintergrund reichte Nationalrat Guillaume Barazzone ein Postulat (14.3161) ein, das den Bundesrat ersucht, die Zweckmässigkeit eines neuen Massnahmenplans zur Reduzierung der Entstehung und der Ausbreitung von übermäßigem Lärm zu prüfen. Diese Massnahmen sollen nach dem Willen des Postulanten diejenigen ergänzen, die bereits in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vorgesehen sind.

#### 1.6. Sanierungsverfahren und -standards

Die Lärmsanierung von Kantonsstrassen umfasst die folgenden Phasen:

- > Bestandesaufnahme: Erstellen eines Lärmelastungskatasters – in der Regel aufgrund von Berechnungsmodellen und Lärmvorhersagen, die durch Messungen vor Ort ergänzt werden;
- > Festlegung der Prioritäten: Ausarbeitung der Sanierungsprogramme;
- > Festlegung der Massnahmen: Ausarbeitung der Sanierungsprojekte;
- > Verwirklichung: Ausführung der Massnahmen.

Die Standards für die Bestimmung der Sanierungsmassnahmen (Planungshorizont, Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Massnahmen) sind in den Richtlinien des Bundes beschrieben, namentlich im «Leitfaden Strassenlärm».

## 1.7. Prioritäten

Die Bestimmung der Sanierungsprioritäten erfolgt im Kanton Freiburg in folgender Weise:

- > Für jeden Strassenabschnitt wird die Zahl der Wohnungen ermittelt, bei denen der IGW überschritten wird. Des Weiteren wird die Zahl der Überschreitungen des AW erhoben und mit dem Faktor 2 multipliziert (Gewichtung).
- > Der Prioritätsindex ergibt sich aus der Summe dieser beiden Zahlen. Zuoberst auf der Prioritätenliste stehen die Strassensektoren mit den höchsten Prioritätsindizes.
- > Nach Möglichkeit werden die Arbeiten in der Rangfolge der Priorität unternommen, wobei die Prioritätenliste in dem Masse, wie der Lärmelastungskataster nachgeführt wird, ergänzt wird. Mögliche Synergien mit Strassenunterhaltsprojekten werden dabei ebenfalls berücksichtigt.

## 1.8. Schutzmassnahmen

Bei der Reduktion des Strassenlärms ist in erster Linie an der Quelle anzusetzen.

- > Reduktion des Fahrzeuglärns, insbesondere der Abrollgeräusche: Die Fahrzeughalterinnen und -halter können mit ihrem Fahrverhalten und beim Kauf der Reifen einen Beitrag leisten. Der Bund hat hierzu eine Liste mit den besonders leisen, in der Schweiz erhältlichen Reifen zusammengestellt.
- > Verringerung des Verkehrsaufkommens: Bei Kantonstrassen ist diese Massnahme kaum umsetzbar, weil diese Infrastrukturen ihre Hauptfunktion, den Verkehr gemäss den Bedürfnissen der Benutzer und der Wirtschaft abzuwickeln, nicht verlieren dürfen.
- > Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit: Diese Massnahme wird einzig auf Abschnitten entlang von relativ dicht bewohnten Wohnzonen getroffen, um die Mobilität der Strassenbenutzerinnen und -benutzer nicht zu behindern. Bei Ortsdurchfahrten wird diese Massnahme manchmal nach dem VALTRALOC-Konzept (Aufwertung der Ortsdurchfahrt) verwirklicht.
- > Einbau eines lärmarmen Strassenbelags (SDA oder *Semi Dense Asphalt*): Diese Massnahmen weist ein ausgezeichnetes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (selbst unter Berücksichtigung einer Lebensdauer von nur 10 bis 15 Jahren). Des Weiteren erlaubt diese Massnahme an der Quelle eine gleichmässige Reduktion der Immisionen für sämtliche betroffenen Objekte (lärmempfindliche Räume, aber auch Terrassen, Spielplätze usw.). Diese Massnahme besticht jedoch nicht nur durch ihre Wirksamkeit, sondern auch dadurch, dass sie geringe bis gar keine Auswirkungen auf die Landschaft hat. Die ersten lärmarmen Strassenbeläge zeichneten sich durch eine bescheidene Wirksamkeit und eine äusserst bes-

chränkte mechanische und akustische Dauerhaftigkeit aus. Die Beläge der neusten Generation hingegen sind äusserst vielversprechend und erreichen eine Lärmreduktion für den Gemischtverkehr von bis zu 8 Dezibel unmittelbar nach deren Einbau. Zum Vergleich: Eine Reduktion von 3 dB entspricht der Lärmreduktion, die mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens von 50% einhergeht; eine Reduktion von 6 dB entspricht einem Verkehrsrückgang von 75%. Der Bund führt seit einigen Jahren und mit Erfolg ein Forschungsprogramm durch, um die lärmarmen Strassenbeläge weiter zu verbessern. Der Kanton Freiburg hat lärmarme Strassenbeläge auf mehreren Kantonstrassenabschnitten von einer Gesamtlänge von 24 km einzubauen und sich deren Leistungsfähigkeit von den beauftragten Unternehmen garantieren lassen. Auch die Stadt Freiburg setzt auf diese Massnahme: Sie rüstete bereits mehrere Gemeindestrassenabschnitte mit solchen Belägen aus.

Werden die Grenzwerte in lärmempfindlichen Räumen trotz der Massnahmen an der Quelle überschritten, muss auf die Ausbreitung der Schallwellen eingewirkt werden, indem Hindernisse wie etwa Lärmschutzmauern oder -dämme errichtet werden. Während eine solche Massnahme in ländlichen Gegenden in der Regel ohne grössere Probleme verwirklicht werden kann, ist deren Verwirklichung in einer städtischen Umgebung deutlich heikler. Die architektonische Integration der Lärmschutzelemente muss sorgfältig geprüft werden, damit eine solche bauliche Massnahme nicht nur die Lebensqualität der Anwohner erhöht, sondern sich auch nahtlos in die bestehende Überbauung einfügt.

Erweisen sich die Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg als nicht umsetzbar, als unzureichend für die Einhaltung der IGW oder als unverhältnismässig teuer, bleibt die Gewährung einer Erleichterung (Abweichung zur Einhaltung der IGW). Wird in einem solchen Fall der AW bei lärmempfindlichen Räumen überschritten, muss direkt am betroffenen Gebäude interveniert werden, indem etwa schalldämmende Fenster und Rolladenkästen eingebaut werden.

## 1.9. Bundesbeiträge

Der Beitragssatz beträgt zwischen 15% und 32% und hängt von der Massnahme ab. Der Durchschnittssatz beträgt 20%.

## 2. Bereits durchgeführte Arbeiten

### 2.1. Lärmelastungskataster

Der Lärmelastungskataster für die Kantonstrassen wird unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsbelastungen, der neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf gewissen

Abschnitten und der neuen Bauwerke regelmässig nachgeführt.

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von 642 km. Davon müssen schätzungsweise 380 km unter dem Gesichtspunkt des Strassenlärms untersucht werden. Bis heute wurden 283 km analysiert und 80 Lärmsanierungskonzepte verwirklicht (siehe weiter unten).

## 2.2. Studien und Umsetzung

Studien für Strassenlärmsanierungen bestehen aus drei Etappen. In der ersten Etappe arbeitet ein Umweltbüro das Lärmsanierungskonzept aus (80 wurden bereits verwirklicht, rund ein Dutzend sind im Gang). Konkret erstellen die Akustikfachpersonen den Lärmelastungskataster, um festzustellen, ob die IGW und AW überschritten werden. Ist dies der Fall, so muss das Büro Massnahmen zur Senkung der Lärmimmissionen vorschlagen. In diesem Rahmen wird in jedem Fall der Einbau eines lärmarmen Strassenbelags vorgesehen. Sollte dies nicht ausreichen, kommen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände, -wände und -dämme) zum Zug. Die zweite Etappe, das Sanierungsprojekt (gegenwärtig sind rund vierzig sind im Gang), besteht darin, die Machbarkeit dieser allfälligen baulichen Massnahmen zu bestimmen. Diese Evaluation wird von einer Planergruppe durchgeführt, um alle wichtigen Aspekte abzudecken: Ein Tiefbauingenieur definiert Standort und Ausgestaltung der baulichen Massnahme unter Berücksichtigung der verschiedenen Strasseneinnäufungen (Einhaltung der Mindestsichtweiten), ein Städteplaner analysiert die Integration der Lärmschutzwände und ein Akustiker überprüft die wirtschaftliche Tragbarkeit sowie die Mindestwirksamkeit der Massnahmen. Auf diese zweite Etappe folgen das Genehmigungsverfahren und die öffentliche Auflage.

In der dritten Etappe werden die beschlossenen Massnahmen verwirklicht. Mehrere Sektoren wurden bereits oder werden gegenwärtig saniert. Für weitere Sektoren wird das Sanierungsprojekt demnächst öffentlich aufgelegt werden.

Während die erste Etappe in der Regel ohne Probleme und den Vorhersagen gemäss abläuft, treten in der zweiten oft Schwierigkeiten bei der Koordination zwischen den baulichen Massnahmen (Lärmschutzwände) und den von der Gemeinde gewünschten städtebaulichen Massnahmen entlang der Kantonsstrassen (Trottoirs, VALTRALOC, Kanalisationen usw.) auf. Für die Leitung der zweiten Etappe sind zudem interne Ressourcen (Projektleiter) nötig, an denen es bis Ende Juni 2015 mangelte – namentlich, weil es auf dem Markt ganz allgemein zu wenige Tiefbauingenieure gibt.

2013 wurde festgestellt, dass es trotz der investierten Energie nicht möglich sein würde, die in den ersten beiden Programmvereinbarungen definierten Ziele (bezüglich Investitionen und der Zahl der Personen, die vor übermässigen

Lärmimmissionen geschützt werden) fristgerecht zu erreichen.

Weil die Bauunternehmen nun in der Lage sind, die Qualität der lärmarmen Strassenbeläge zu garantieren, wurde eine neue Strategie definiert. Diese lautet wie folgt: Auf möglichst vielen Ortsdurchfahrten, bei denen die Grenzwerte überschritten werden, werden lärmarme Strassenbeläge eingebaut, ohne das Ende der zweiten Etappe abzuwarten, also bevor feststeht, ob diese Massnahme ausreicht oder zusätzliche Massnahmen (Errichtung von Lärmschutzwänden usw.), die öffentlich aufgelegt werden müssen, nötig sind. Diesem Grundsatz des systematischen Einbaus von lärmarmen Strassenbelägen innerorts können die lokalen klimatischen Verhältnisse entgegenstehen (Tau-Frost-Wechsel, häufige Durchfahrt von schweren Fahrzeugen mit Schneeketten), weil die mechanische Dauerhaftigkeit der lärmarmen Strassenbeläge geringer ist als diejenige der klassischen Beläge.

Dessen ungeachtet zahlt sich diese neue Strategie aus, weil dadurch die Ziele der ersten beiden Programmvereinbarungen (was die Zahl der geschützten Personen betrifft) erreicht werden können und der Kanton infolgedessen zusätzliche Bundesbeiträge im Rahmen der dritten Programmvereinbarung für die Periode 2016–2018 beantragen kann.

Ende 2014 waren im Kanton 24 km des Kantonsstrassennetzes mit einem lärmarmen Strassenbelag ausgestattet. 2015 sollen rund 20 km dazukommen.

## 3. Anstehende Arbeiten

Gemäss den bis 2014 durchgeföhrten Studien müssen auf 119km ein lärmärmer Strassenbelag eingebaut werden. Davon werden 44km bis Ende 2015 eingebaut sein, sodass die verbleibenden 75km im Rahmen der Programmvereinbarung 2016–2018 verwirklicht werden müssen – also 25km pro Jahr. Parallel dazu werden die Sanierungsprojekte, die im Rahmen der ersten beiden Programmvereinbarungen angekündigt und begonnen wurden, weitergeführt.

In Abhängigkeit von der juristischen Entwicklung der verschiedenen Dossiers (Verfahren im Zusammenhang mit der Gewährung von Erleichterungen und anderen Beschwerden) wird wahrscheinlich eine zusätzliche juristische Unterstützung nötig sein, die entweder über externe Mandate oder intern wird sichergestellt werden müssen.

## 4. Finanzielle Folgen

### 4.1. Verwendete Mittel

Bis Ende März 2015 wurden von den 39,2 Millionen Franken, die zur Verfügung stehen (vom Grossen Rat bewilligte Verpflichtungskredite von insgesamt 32 Millionen Franken plus 7,2 Millionen Franken Bundessubventionen), 10,5 Millionen

Franken für Studien und Arbeiten verwendet (403 000 Franken bis Ende 2010, 1 646 000 Franken im Jahr 2011, 1 914 000 Franken im Jahr 2012, 1 171 000 Franken im Jahr 2013 und 4 948 000 Franken im Jahr 2014). 18,8 Millionen Franken sind bereits für Projekte entlang von Kantonstrassen (bauliche Lärmschutzmassnahmen ohne den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen) vorgesehen. Der Saldo von 9,9 Millionen Franken soll 2015 für den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen auf 20 km eingesetzt werden. Mit anderen Worten, die beiden ersten Verpflichtungskredite von 32 000 000 Franken, die durch Bundesbeiträge von 7 200 000 Franken ergänzt werden, genügen, um die bisherigen Verpflichtungen zu finanzieren. Diese Investitionen stehen somit über alles gesehen in Einklang mit den Zielen der ersten beiden Programmvereinbarungen.

## 4.2. Gesamtkosten

Auch wenn der Staatsrat in seiner Botschaft Nr. 74 vom 27. Mai 2008 mit 40 Millionen Franken eine erste Schätzung formulierte, können Gesamtkosten für die StrassenlärmSANierung im Moment nur sehr schwer veranschlagt werden, insbesondere, weil noch zahlreiche Projekte ausgeführt werden müssen, weil jedes Projekt seine Eigenheiten aufweist, weil sich die verschiedenen Projekte in ganz unterschiedlichen Phasen befinden (das reicht von «Lärmstudie noch nicht begonnen» bis zu «Arbeiten abgenommen») und weil die Massnahmen an gewissen Orten wegen einer Verkehrszunahme verstärkt werden müssen. Solange der Strassenverkehr zunimmt, werden Lärmschutzmassnahmen getroffen werden müssen.

Der Bruttogesamtbetrag für die Lärmsanierung von Freiburger Kantonstrassen betrüge somit:

Programmvereinbarung	Kantonsanteil	Bundesbeitrag	Total
Nr. 1: 2008–2011	6 000 000	1 200 000	7 200 000
Nr. 2: 2012–2015	26 000 000	6 000 000	32 000 000
Nr. 3: 2016–2018	32 000 000	8 000 000	40 000 000
<b>Total</b>	<b>64 000 000</b>	<b>15 200 000</b>	<b>79 200 000</b>

Die erforderlichen Beträge werden in die Investitionsvoranschläge für das Kantonstrassennetz aufgenommen werden.

Nach Massgabe der Ergebnisse, die mit den oben erwähnten Massnahmen erzielt werden, und in Abhängigkeit von den neuen Rahmenbedingungen, die nach 2018 gelten werden, wird zu gegebener Zeit ein neues Kreditgesuch gestellt werden.

Heute steht jedenfalls fest, dass die Kosten 2008 deutlich unterschätzt wurden. Eine strikte Anwendung der statistischen Kosten, die das BAFU 2010 infolge einer Erhebung der in den Kantonen durchgeföhrten Arbeiten vorschlug, ergibt, dass für das freiburgische Kantonstrassennetz mit Kosten von bis zu 150 Millionen Franken gerechnet werden muss. Durch den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen (wodurch teilweise auf andere bauliche Massnahmen wie den Bau von Lärmschutzwänden verzichtet werden kann) und durch die Berücksichtigung aller vorhandenen Interessen – insbesondere des Landschaftsschutzes –, wenn Lärmschutzwände gebaut werden sollen, wird dieser Betrag reduziert werden können.

Die Planung der Ausgaben ist ebenfalls schwierig, weil sie von den Ressourcen, die innerhalb des Staats den Projekten zugeteilt werden, und von den Auftragnehmern abhängt und weil sie zudem den administrativen Verfahren unterworfen ist.

Die Investitionen des Kantons während der dritten Programmvereinbarungsperiode (2016–2018) lassen sich trotz alledem wie folgt aufschlüsseln:

Sanierungsmassnahmen einschliesslich Einbau von lärmarmen Strassenbelägen	39 500 000
Studien	500 000
<b>Total</b>	<b>40 000 000</b>
Bundesbeitrag (~20%)	- 8 000 000
<b>Gesamtinvestition zulasten des Kantons</b>	<b>32 000 000</b>

## 5. Planung

Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen in der Periode 2016–2018 wird jährliche Bruttoinvestitionen von durchschnittlich 13 Millionen Franken zur Folge haben. Die jährliche Nettoausgabe zulasten des Kantons wird somit rund 10,5 Millionen Franken betragen.

Damit der Bund diese Projekte subventioniert, sollen sie in die dritte (und letzte) Programmvereinbarung eingetragen werden.

## **6. Höhe des beantragten Kredits**

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt **32 000 000** Franken inkl. MWST und deckt den kantonalen Anteil an den Ausgaben für die Jahre 2016 bis 2018 (siehe Tabelle weiter oben).

Es handelt sich um einen Rahmenkredit im Sinne von Artikel 32 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG).

Das Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

## **7. Andere Folgen**

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Das Dekret ist nicht betroffen von den Fragen der Eurokompatibilität.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

## **8. Schlussfolgerung**

Die öffentliche Hand hat die wichtige Aufgabe, für den Schutz der Bevölkerung vor dem Strassenlärm zu sorgen. Die geplanten Lärmschutzmassnahmen haben zum Ziel, die Gesundheit der Anwohner zu schützen und die Lebensqualität zu steigern. Auch die Attraktivität des Kantons wird auf diese Weise verbessert. Und schliesslich werden verschiedene Unternehmen Aufträge erhalten, was sich positiv auf die Wirtschaft auswirken wird.

Anfänglich konnte der Eindruck entstehen, dass der Kanton noch viel Zeit vor sich habe, um die Sanierungen fristgerecht vorzunehmen und so Bundesbeiträge zu erhalten. Dem ist aber nicht so: Es sind viele, über das gesamte Kantonsgebiet verstreute Strassenabschnitte betroffen. Angesichts des damit einhergehenden Umfangs der Aufgabe müssen beträchtliche finanzielle und administrative Mittel bereitgestellt werden.

Aus all diesen Gründen ersuchen wir Sie, den vorliegenden Dekretsentwurf gutzuheissen.

---