



Sitzung vom: 6. November 2018

Beschluss Nr.: 156

**Motion:
Einsatz von Flüsterbelägen auf Kantonsstrassen;
Beantwortung.**

Der Regierungsrat beantwortet

die Motion „Einsatz von Flüsterbelägen auf Kantonsstrassen“, welche von Kantonsrat Max Rötheli, Sarnen, sowie sieben Mitunterzeichnenden am 6. September 2018 eingereicht worden ist, wie folgt:

1. Gegenstand und Begründung der Motion

1.1 Anliegen

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Einsatz von lärmoptimierten Strassenbelägen (sogenannten Flüsterbelägen) auf Kantonsstrassen anzuordnen, wenn angrenzende Nutzungen über dem Immissionswert belastet sind.

1.2 Begründung

Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) haben das Ziel, die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen zu schützen. Konkretisiert wird der Schutz in der LSV durch den Grundsatz der Lärmbegrenzung an der Quelle und die Festlegung von Lärmbelastungsgrenzwerten.

Die Einwohnergemeinde Samen musste im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts auf der Kernserstrasse einen Flüsterbelag einbauen. Der Ersatz der Fenster genügte nicht. Es gilt zunächst Massnahmen an der Quelle umzusetzen. Dies kann eine Temporeduktion und/oder der Einbau von lärmoptimierten Strassenbelägen sein.

Die Lärminderung, die bei der Kernserstrasse nun festgestellt werden kann ist frappant und überzeugt. Der Regierungsrat soll daher angehalten werden, bei vergleichbaren Strassenabschnitten Flüsterbeläge einzubauen. Anstehende Strassensanierungen, mit welchen der Deckbelag auf ganzen Abschnitten erneuert werden muss, bieten die Gelegenheit den Lärm an der Quelle zu reduzieren und die Bevölkerung vor Lärm zu schützen.

Die neuste Rechtsprechung verunmöglicht die „Lüftungsfenster-Praxis“, wonach pro lärmempfindlichem Raum die Grenzwerte an einem Fenster eingehalten werden müssen. In den Kerngebieten entstehen damit schwierige Situationen, die nur über Ausnahmegewilligungen zu lösen sind.

Flüsterbeläge sind nur wenig teurer bei der Anschaffung. Ein wesentlicher Nachteil bei den heute eingesetzten lärmarmen Belägen ist die Lebensdauer, die nur etwa 50 % derjenigen von konventionellen Belägen erreicht. Müssen normale Beläge nach ca. 20 Jahren erneuert werden,

ist dies bei Flüsterbelägen bereits nach 10 bis 15 Jahren der Fall. Auch nimmt die Lärmreduktion über die Jahre ab.

Gemäss der Lärmschutzverordnung sind lärmreduzierende Massnahmen zu treffen, wenn diese technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind. In die Betrachtung sind auch die negativen Auswirkungen des Verkehrs und der Lärmbelastung einzubeziehen. Um die Attraktivität der Ortszentren als Orte der Begegnung, des Handels aber auch als Wohnorte zu erhalten, ist der Lärm an der Quelle zu reduzieren.

Flüsterbeläge sind so gesehen eine günstige Massnahme, mit der die Lebensqualität gesteigert und zukünftige Lärmsanierungskosten eingespart werden können.

2. Grundsätzliches

Eine Motion ist gemäss Art. 54 des Gesetzes über den Kantonsrat vom 21. April 2005 (KRG; GDB 132.1) der verbindliche Auftrag des Kantonsrats an den Regierungsrat, den Entwurf zu einem rechtssetzenden Erlass auszuarbeiten oder eine Massnahme zu treffen. Der Begriff „Massnahme“ ist weit zu fassen, auch wenn praxisgemäss darunter vorwiegend eine Handlung verstanden wird, die im Zuständigkeitsbereich des Kantons- bzw. Regierungsrats liegt.

3. Beantwortung

3.1 Rechtslage

Gestützt auf Art. 74 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101), das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) und die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) hat der Inhaber oder die Inhaberin einer ortsfesten Anlage, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beiträgt, die Pflicht zur Lärmsanierung. Der Lärm ist gemäss Art. 11 USG in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen. Sind Massnahmen, welche die Lärmerzeugung und Lärmausbreitung verhindern oder verringern, unverhältnismässig, können Sanierungserleichterungen gewährt werden. Können bei öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen wie z.B. Strassen wegen gewährter Erleichterungen die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen oder andere, gleichwertige Massnahmen zu treffen. Der Inhaber der Anlage trägt die Kosten für die Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden.

Die Pflicht zur Lärmsanierung von Strassen besteht seit 1987. Die Sanierung hätte ursprünglich bis 2002 durchgeführt werden müssen. Bis dahin wurde schweizweit jedoch erst knapp ein Drittel der Arbeiten realisiert. Die Sanierungsfristen wurden deshalb für Nationalstrassen bis zum 31. März 2015 sowie für Haupt- und übrige Strassen bis zum 31. März 2018 verlängert.

Mit der Erstsanierung der Kantonsstrassen ist die Pflicht der Lärmsanierung jedoch nicht abgeschlossen. Gestützt auf Art. 37 Abs. 3 und 37a Abs. 2 LSV stehen die Strasseneigentümer weiterhin in der Pflicht, die Immissionen einer Anlage periodisch zu prüfen. Zur periodischen Prüfung erfolgt zusätzlich eine Überprüfung in folgenden Fällen:

- Wesentliche Änderung der Anlage, wie z.B. Umbau oder Ausbau der Strasse;
- Änderung von Tatsachen, wie z.B. eine wahrnehmbare Zunahme des Lärms um mehr als 1 Dezibel(A) (dB(A)), verursacht durch den Mehrverkehr;
- Änderung der Rechtslage, wie z.B. neue Entscheide des Bundesgerichts, Änderungen von Erlassen, Änderung der Belastungsgrenzwerte.

Bei wesentlichen Änderungen ist gemäss Art. 8 Abs. 2 ff. LSV der Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) sowie der Prüfung zusätzlicher Emissionsbegrenzungsmassnah-

men zu erbringen. Bestehende Erleichterungen können dabei gemäss Art. 18 USG eingeschränkt oder aufgehoben werden. Die wesentliche Änderung einer Anlage kann somit zu einer Nachsanierung führen.

Bei einfachen Änderungen an den Anlagen, wie z.B. dem Ersatz des Deckbelags, müssen gestützt auf Art. 8 Abs. 1 LSV die Lärmemissionen der neuen bzw. ersetzten Anlageteile im Sinne der Vorsorge soweit begrenzt werden, wie dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die Massnahmen sind nur umzusetzen, wenn sie zu einer wesentlichen zusätzlichen Reduktion der Emissionen führen, wobei die Lärmbelastung die Immissionsgrenzwerte nicht unterschreiten müssen. Einfache Änderungen an bereits sanierten Anlagen lösen somit keine weitere Nachsanierung der gesamten Anlage aus.

Beim zitierten Fall der Kernserstrasse hat die Einwohnergemeinde ohne entsprechende Anordnung des Kantons den Einbau des Flüsterbelags vorgenommen.

3.2 Lüftungsfenster-Praxis

Gemäss Art. 22 USG und Art. 31 LSV dürfen Baubewilligungen für neue Gebäude und wesentliche Änderungen von Gebäuden, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, nur erteilt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Zur Einhaltung dieser Werte müssen unter Umständen Massnahmen getroffen werden, wie die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes oder bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen. Können die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt.

Verschiedene Kantone wendeten in der Vergangenheit bei Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten die sogenannte „Lüftungsfenster-Praxis“ an. Nach dieser Praxis musste der Immissionsgrenzwert nicht bei jedem Fenster eingehalten sein. Es genügte, wenn bei jedem lärmempfindlichen Raum ein Fenster geöffnet werden konnte, bei dem der Grenzwert eingehalten war (Lüftungsfenster). Das Bundesgericht beurteilte diese Praxis als bundesrechtswidrig (Urteile 1C_139/2015, 1C_140/2015, 1C_141/2015 vom 16. März 2016 und 1C_313/2015 und 1C_317/2015 vom 10. August 2016). Das Bundesgericht argumentierte, dass Art. 22 USG ein grundsätzliches Bauverbot für lärmempfindliche Räume in Gebieten darstelle, in denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind und daher längerfristig eine Gesundheitsschädigung der Bewohner zu befürchten sei. Zum Zielkonflikt zwischen dem Lärmschutz und der raumplanerisch gebotenen Siedlungsverdichtung (z.B. Baulücken an vielbefahrenen Strassen) erwog das Bundesgericht, dass hierfür die Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV zur Verfügung stehe: Diese ist mit Zustimmung des Kantons zulässig, wenn die strikte Anwendung von Art. 22 USG, unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls, unverhältnismässig wäre.

Im Kanton Obwalden gelangte die „Lüftungsfenster-Praxis“ nicht zur Anwendung. Bauvorhaben mit lärmempfindlichen Räumen in lärmbelasteten Gebieten wurden bzw. werden im Einzelfall unter Berücksichtigung aller lärmbelasteten Fenster beurteilt und nach einer Interessenabwägung durch eine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 vom Volkswirtschaftsdepartement bewilligt.

3.3 Stand der Technik

In Zukunft werden einige Entwicklungen einen positiven Effekt auf die Lärmsituation ausüben: So wird beispielsweise der technische Fortschritt bei den Reifen oder den Fahrzeugen und insbesondere bei tiefen Geschwindigkeiten auch die Zunahme des Anteils an Elektromotoren die Lärmemissionen reduzieren. Das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum sowie die zunehmende Verdichtung des Wohnraums werden jedoch gleichzeitig eine Zunahme des Lärms zur

Folge haben und laufen den positiven Entwicklungen des technischen Fortschritts damit entgegen.

Die technische Entwicklung resp. die Weiterentwicklung von Massnahmen, welche zur Reduktion des Strassenlärms umgesetzt werden, befindet sich in einem stetigen Fortschritt. So wird beispielsweise laufend an den Rezepturen der lärmarmen Beläge geforscht oder es werden speziell für lärmarme Beläge geeignete Reinigungsmaschinen entwickelt.

Die heutzutage gängigen Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms können in drei Gruppen eingeteilt werden:

a. Massnahmen an der Lärmquelle:

- Verkehrsbeschränkende Massnahmen (z.B. Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit, Änderung des Verkehrsregimes, LKW-Nachtfahrverbot)
- Einbau lärmarmen Deckbeläge (Flüsterbeläge)
- Massnahmen bei Fahrzeugen (z.B. leisere Reifen, Elektromotoren, Privilegien für e-LKWs)

b. Massnahmen im Ausbreitungsbereich:

- Überdeckungen und Galerien
- Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle

c. Massnahmen bei den Betroffenen:

- Einbau von Schallschutzfenster
- evtl. Einbau von Schalldämmlüfter in Schlafräumen (nur bei Alarmwertüberschreitungen)

Um eine optimale Lösung zu finden, ist bei der Überprüfung zusätzlicher Emissionsbegrenzungsmassnahmen stets die Gesamtsituation der kompletten Anlage zu beurteilen. Dabei sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen und in die Planung miteinzubeziehen, wie z.B. die wirtschaftliche Tragbarkeit, die Verhältnismässigkeit oder das Abwägen der verschiedenen Interessen der Verkehrsteilnehmer (Verkehrssicherheit, Verkehrsverlagerung, Zeitverlust, öffentlicher Verkehr).

3.4 Flüsterbeläge

Unter Flüsterbelägen werden lärmarme oder lärmmindernde Fahrbahnbeläge verstanden. Die Wirkung der lärmarmen Beläge besteht darin, dass die Erhöhung des Hohlraumgehalts in der Oberfläche des Belags, die sogenannte Textur, wesentlich dazu beiträgt, Lärm zu mindern. Seit dies erkannt wurde, sind verschiedene Belagstypen entwickelt und eingebaut worden. Dabei wurde festgestellt, dass die Lebensdauer – wegen der Offenporigkeit des Belags – nur rund die Hälfte gegenüber einem konventionellen Deckbelag beträgt. Zudem nimmt jeweils schon nach kurzer Zeit (ab drei bis vier Jahren) die anfänglich vorhandene Lärmreduktion durch die Verschmutzung der Poren wieder ab.

Aufgrund der festgestellten Problematik sind in verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten zahlreiche bisher eingebaute Streckenabschnitte untersucht und ausgewertet worden. Seit der Einführung von lärmarmen Fahrbahnoberflächen wird versucht, Belagsmischungen anzupassen und zu optimieren, um Verbesserungen und Fortschritte zu erzielen. Unter Betrieb zeigen solche Fahrbahnoberflächen nebst den erwähnten Eigenschaften auch Erschwernisse im Winterdienst. Streusalz bleibt nicht auf der Oberfläche liegen, sondern sinkt in die Poren. Dadurch nimmt dessen Wirksamkeit ab. Schnee und Eis können sich vermehrt auf der Fahrbahn festsetzen und der Winterdienst wird dadurch aufwändiger. Um der Abnahme der Lärmreduktion entgegen zu wirken, wenden Kantone aufwändige Verfahren zum Reinigen der Poren an. Dabei werden die Fahrbahnoberflächen mit speziellen Maschinen wieder vom Schmutz befreit.

Tendenziell wird festgestellt, dass die mechanische Beschädigungsgefahr beispielsweise beim Pflügen und Schneeketteneinsatz höher ist und dass diese Beläge beispielsweise durch die Scherkräfte des Parkierens oder durch Stop-and-Go-Verkehr anfälliger auf Kornausbrüche sind.

Bei Ortsdurchfahrten verursachen nicht nur die Abrollgeräusche auf dem Fahrbahnbelag Lärm. Das Befahren von Markierungen (z.B. Fussgängerstreifen), von Schachtautomaten und Wasserschiebern sowie von Belagsfugen sind weitere relevante Lärmquellen, die auch durch den Einsatz von lärmindernden Belägen weiter bestehen bleiben.

Aus den aufgeführten Gründen bestehen gegenüber lärmarmen Belägen gewisse Vorbehalte. Vor allem wegen der Lebenserwartung und den dadurch entstehenden finanziellen Folgen war das Hoch- und Tiefbauamt Obwalden bis jetzt zurückhaltend in der Verwendung solcher Beläge. Dies ist auch in anderen Kantonen der Fall. Es kann aber auch festgestellt werden, dass viele Kantone, Städte und Gemeinden aus Lärmschutzgründen lärmindernde Beläge einsetzen.

3.5 Bisherige Massnahmen des Kantons Obwalden

Der Regierungsrat nahm am 30. Januar 1996 von der Konzeptstudie über den Vollzug der LSV im Kanton Obwalden Kenntnis (Bericht der Grolimund & Petermann AG, Bern in Zusammenarbeit mit P. Burger, Ing. Büro Schröter + Hofer, Sarnen, vom 7. Juni 1995). Mit der Konzeptstudie wurde eine Grundlage für die einheitliche Handhabung der Projektierung von Lärmschutzmassnahmen für National- und Kantonsstrassen geschaffen. Die Konzeptstudie legt Art und Umfang der zu prüfenden Massnahmen fest, namentlich Geschwindigkeitsreduktionen, den Einbau lärmarmen Strassenbeläge, den Bau von Schallhindernissen und, falls die an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg getroffenen Massnahmen nicht ausreichen, auch den Einbau von Schallschutzfenstern und teilweise Lüftern bei lärmempfindlichen Räumen. Der Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern erfolgt gemäss Konzept, wenn ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts überschritten wird (Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe III), und wenn sich der Gebäudeeigentümer mit 50 Prozent an den Kosten beteiligt. Ab Überschreitung des Alarmwerts ist der Strasseneigentümer nach Art. 20 und Art. 15 USG verpflichtet, Massnahmen am Gebäude zu ergreifen und zu finanzieren.

Anfang der 90er-Jahre wurden die Lärmbelastungskataster für National- und für Kantonsstrassen erstellt. Auf der Grundlage dieser Kataster wurden zwischen 1998 und 2008 die Lärmsanierungsprojekte für sämtliche National- und Kantonsstrassenabschnitte ausgearbeitet und vom Regierungsrat genehmigt. Die Projekte umfassten als Massnahmen Lärmschutzwände, Fenstersanierungen und punktuell auch Temporeduktionen. Der Einbau von lärmarmen Deckbelägen bei Belagerneuerungen wurde gemäss dem Bericht „Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Provisorische Empfehlungen“ vom 29. Januar 1999 durch das Tiefbauamt des Baudepartements des Kantons Obwalden geprüft. Aufgrund des geringen akustischen Unterschieds des damals verfügbaren lärmarmen Belags (Splittmastix SMA 11) zu einem Normalbelag von 1 dB(A) wurde jedoch bei den zu beurteilenden Fällen auf den Einbau verzichtet. Die Erstsanierung der National- und Kantonsstrassenabschnitte gemäss den Anforderungen der LSV wurde bis zur gesetzlich vorgegebenen Frist vom 28. März 2018 grösstenteils abgeschlossen. Per Ende Oktober 2018 sind nun auch die beiden letzten ausstehenden Fenstersanierungen abgeschlossen und zur Schlussabnahme gemeldet worden.

Mit den periodischen Verkehrserhebungen wird sichergestellt, dass ein erneuter Sanierungsbedarf infolge Überschreitung der zulässigen Lärmbelastungen in Folge des Mehrverkehrs frühzeitig erkannt wird.

3.6 Vorgesehene Kantonsstrassenprojekte

Aufgrund „wesentlicher Änderungen der Anlage“ sowie der „Änderung von Tatsachen“ erfolgte bei den beiden folgenden Kantonsstrassenabschnitten eine Überprüfung gemäss Art. 18 USG und Art. 8 Abs. 2 ff. LSV.

a. Brünigstrasse, Alpnach (Dorfdurchfahrt):

Bedingt durch die vom Vollanschluss Alpnach Süd generierten Verkehrsumlagerung wird auf dem Abschnitt Brünigstrasse eine Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 47 Prozent (-5 030 Fahrzeuge/Tag) erwartet. Zur Erhöhung des Durchgangswiderstands wird als flankierende Massnahme die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt. Da projektbedingt mit keiner (wahrnehmbaren) Zunahme des Lärms, sondern mit einer Lärmabnahme zu rechnen ist, besteht kein Nachsanierungsbedarf. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wurde im Sinne der Vorsorge zugleich eine Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung getroffen, welche wirtschaftlich bedeutend günstiger als der Einsatz eines lärmarmen Belags ist.

b. Hofmättelistrasse, Alpnach:

Durch den Ausbau des Vollanschlusses Alpnach Süd ist mit einer Erhöhung des DTV um 71 Prozent (+4 360 Fahrzeuge/Tag) zu rechnen. Bei einer Verkehrszunahme von mehr als 25 Prozent ist davon auszugehen, dass die Zunahme des Lärms grösser als 1 dB(A) und somit wahrnehmbar sein wird. Damit ist der Tatbestand einer wesentlichen Änderung der Anlage gegeben und die Strasse ist einer Nachsanierung zu unterziehen. Zur Sanierung werden die beiden folgenden Massnahmen umgesetzt: Einbau eines lärmarmen Belages auf der ganzen Hofmättelistrasse sowie der Einbau von Schallschutzfenstern bei den Gebäuden, welche vor 1985 bewilligt wurden und die IGW überschritten sind. Der Einsatz einer Lärmschutzwand stand auf dem innerorts liegenden Abschnitt nicht zur Diskussion.

In den nächsten Jahren stehen im Rahmen des baulichen Unterhalts der Kantonsstrassen weitere Instandsetzungsprojekte an, welche innerorts zu einem Belagsersatz führen würden. Diese Massnahmen sind im Mehrjahresprogramm vorgesehen. Die Realisierung und die Möglichkeiten an Massnahmen sind jedoch abhängig von der Höhe der finanziellen Mittel, welche jeweils mit dem Budget zur Verfügung gestellt werden.

3.7 Auswirkungen der Motion

Mit dem Anliegen des Motionärs, dass zwingend bei jeder Überschreitung der IGW der Einbau von Flüsterbelägen anzuordnen ist, wird eine Änderung der Rechtslage geschaffen, welche der aktuellen, sinnvollen und effizienten Lösung zuwiderläuft.

Eine Annahme der Motion würde die Anforderungen an die Sanierung, welche eine Abwägung aller zur Verfügung stehenden Massnahmen gemäss dem aktuellen Stand der Technik zulässt, verschärfen. Dies hätte zur Folge, dass abgeschlossene Verfahren neu eröffnet werden müssen, ohne dass die dafür notwendigen Bedingungen, die im USG und in der LSV definiert sind (wesentliche Änderung einer Anlage, Überschreiten der zulässigen Lärmbelastung), eingetreten sind. Gemäss dem aktuellen Lärmkataster würde dies bedeuten, dass insgesamt 17,5 km des 83,4 km umfassenden Kantonsstrassennetzes umgehend nachsaniert werden müssten.

4. Fazit des Regierungsrats

Der Regierungsrat teilt das Anliegen des Motionärs, die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen zu schützen und bestätigt, dass der Einsatz von lärmarmen Belägen eine geeignete Massnahme zur Lärmreduktion darstellt.

Der Regierungsrat stellt fest, dass alle Kantonsstrassen innerhalb der vorgegebenen Frist bezüglich Lärm saniert worden sind. Aufgrund der gesetzlichen Grundlagen (USG und LSV) sind

die Strasseneigentümer jedoch weiterhin verpflichtet, die Anlagen periodisch wie auch bei wesentlichen Änderungen zu überprüfen und Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle zu treffen. Somit wird die Lärmbekämpfung zu einer Daueraufgabe.

Der Regierungsrat vertritt die Meinung, dass bei der Überprüfung zusätzlicher Emissionsbegrenzungsmassnahmen stets alle möglichen Massnahmen gemäss dem jeweils aktuellen Stand der Technik zur Verfügung stehen und genutzt werden sollen. Lärmoptimierte Beläge stehen dabei als Massnahmen im Vordergrund, stellen aber nicht die einzige mögliche Massnahme dar. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Sanierungsprojekte wie auch die vorsorglich getroffenen Massnahmen weiterhin jeweils optimal auf die konkrete Anlage angepasst und wirtschaftlich tragbar sein werden.

5. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion „Einsatz von Flüsterbelägen auf Kantonsstrassen“ abzulehnen, da von Gesetzes wegen bereits die Pflicht besteht, periodisch alle möglichen Massnahmen zur Reduzierung des Lärms zu prüfen. Eine Beschränkung auf nur eine der möglichen Massnahmen und diese absolut als Vorschrift zu verankern, wird nicht als sinnvoll erachtet.

Protokollauszug an:

- Mitglieder des Kantonsrats sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Motionstext)
- Volkswirtschaftsdepartement
- Amt für Landwirtschaft und Umwelt
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Hoch- und Tiefbauamt, Abteilung Strasseninspektorat
- Hoch- und Tiefbauamt, Abteilung Strassenbau
- Staatskanzlei
- Ratssekretariat

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 14. November 2018