



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Galley Nicolas  
**Neues Bitumen für die Kantonsstrassen**

2018-CE-192

### I. Anfrage

Seit einigen Jahren werden die Kantonsstrassen mit einem neuen Bitumen asphaltiert, dem sogenannten lärmarmen Strassenbelag. Dies wird von den direkt betroffenen Anwohnern natürlich begrüsst, doch stellen sich in diesem Zusammenhang verschiedene Fragen:

1. Wie werden die Sektoren ausgewählt, in denen dieser Belag eingebaut wird?
2. Wie hoch sind die Mehrkosten im Vergleich zu einem Standardbelag?
3. Welche Lebensdauer hat dieses neue Bitumen?
4. Stimmt es, dass ein besonderer und kostspieliger Unterhalt dieser Beläge nötig ist, um deren akustischen Eigenschaften zu bewahren?
5. Weshalb wurde bei mehreren Ortsdurchfahrten auf die Markierung einer Mittellinie verzichtet? Wenn es nachts regnet, glänzt der Belag und kann gefährlich erscheinen.

*17. September 2018*

### II. Antwort des Staatsrats

Einleitend erinnert der Staatsrat daran, dass die Lärmsanierung des Strassennetzes eine rechtliche Pflicht ist, welche die Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) dem Inhaber der betroffenen Strasse (Nationalstrassen: Bund; Kantonsstrassen: Kanton; Gemeindestrasse: Gemeinden) auferlegt. Entsprechend saniert der Staat Freiburg die Kantonsstrassen, bei denen die Lärmimmissionen reduziert werden müssen. Am wirksamsten sind die Massnahmen an der Quelle (dort, wo die Reifen der Fahrzeuge und die Fahrbahn interagieren). Es wurden verschiedene Lösungen zur Erfüllung der rechtlichen Vorgaben geprüft. Dabei stellte sich namentlich heraus, dass der lärmarme Strassenbelag, der seit 2011 mit der Garantie der Unternehmen eingebaut wird (die ersten Versuche auf den Kantonsstrassen stammen aus dem Jahr 2008), eine Massnahme ist, die äusserst wirksam für die Verringerung des Strassenlärms an der Quelle ist, auf nationaler Ebene anerkannt ist und mit anderen Massnahmen an der Quelle kombiniert werden kann.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

1. *Wie werden die Sektoren ausgewählt, in denen dieser Belag eingebaut wird?*

Die Sektoren, in denen ein lärmarmen Strassenbelag eingebaut wird, werden auf der Grundlage des Lärmbelastungskatasters bestimmt. Das heisst, dass lärmarme Strassenbeläge nur dort eingebaut

werden, wo die Immissionsgrenzwerte nach LSV überschritten werden. Ausgenommen davon sind gewisse Strassenabschnitte, wo dies keine adäquate Lösung ist, weil die Belastung des Belags besonders hoch ist, wie etwa bei Kreiseln, engen Kurven und starken Gefällen oder in den Höhenlagen (häufiger Einsatz von Schneeketten im Winter). Mit anderen Worten, lärmarme Strassenbeläge werden hauptsächlich innerorts auf Strassenabschnitten, die von lärmempfindlichen Gebäuden gesäumt werden, eingebaut. Insgesamt müssen 220 km des 640 km langen Kantonsstrassennetzes mit einem lärmarmen Strassenbelag ausgestattet werden. Bis heute wurde dies auf rund 110 km verwirklicht.

*2. Wie hoch sind die Mehrkosten im Vergleich zu einem Standardbelag?*

Heute entsprechen die durchschnittlichen Kosten für den Einbau eines lärmarmen Strassenbelags den Kosten für den Einbau eines Standardbelags. Für beide Arten werden dieselben Zuschläge und das gleiche Bitumen verwendet. Der Unterschied liegt im grösseren Hohlraumgehalt, der dank einer besonderen Siebsummenkurve und einer spezifischen Walztechnik erreicht wird. Zu den Mehrkosten über die gesamte Lebensdauer des Belags liegen nur unvollständige Analyseelemente vor (vgl. Antwort auf Frage 3).

*3. Welche Lebensdauer hat dieses neue Bitumen?*

Um bis am Ende der Lebensdauer eine akustische Wirkung von mindestens -3 dB sicherzustellen wird derzeit für lärmarme Strassenbeläge eine Lebensdauer von 10 bis 15 Jahre postuliert, gegenüber 20 Jahren für einen Standardbelag. Die Forschungsergebnisse in diesem Bereich sind jedoch vielversprechend und es ist wahrscheinlich, dass die lärmarmen Strassenbeläge mit einem spezifischen Unterhalt und einem neuen Reprofilierungsverfahren mittelfristig die Lebensdauer von Standardbelägen werden erreichen können.

Dem ist anzufügen, dass die Schicht, die für die Reduktion der Lärmemissionen sorgt, nur 3 bis 4 cm dick ist. Es reicht somit aus, diese Schicht am Ende ihrer Lebensdauer zu ersetzen; die darunter liegenden Schichten mit einer Dicke von 14–19 cm müssen dabei nicht ausgetauscht werden.

*4. Stimmt es, dass ein besonderer und kostspieliger Unterhalt dieser Beläge nötig ist, um deren akustischen Eigenschaften zu bewahren?*

Um die akustische Wirkung der lärmarmen Strassenbeläge zu bewahren und zu verlängern, muss sichergestellt werden, dass die Hohlräume nicht durch Schlamm und andere Rückstände verstopft werden. Entsprechend sind besondere Reinigungsmassnahmen nötig. Hierfür hat das Tiefbauamt, wie in der Medienmitteilung vom 18. April 2018 erwähnt, im Rahmen der Erneuerung seiner Kehrmaschinenflotte eine neue Maschine gekauft, die eine grössere Saugkraft und einen grösseren Tank für das Reinigungsabwasser hat. Die Anschaffungskosten für dieses Modell sind zwar höher, doch sind die Betriebskosten gleich hoch wie für eine gewöhnliche Reinigung. Mit dieser neuen Maschine kann zudem die Lebensdauer der lärmarmen Strassenbeläge verlängert werden, wodurch die Mehrkosten bei der Anschaffung mehr als kompensiert werden.

*5. Weshalb wurde bei mehreren Ortsdurchfahrten auf die Markierung einer Mittellinie verzichtet? Wenn es nachts regnet, glänzt der Belag und kann gefährlich erscheinen.*

Auf den beleuchteten Strassenabschnitten innerorts mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h trägt die fehlende Mittellinie zur Verkehrsberuhigung bei, indem die Verkehrsorientierung der

Strassen vermindert wird. Der Glanz ist darauf zurückzuführen, dass der lärmarme Belag erst vor kurzem eingebaut wurde. Mit zunehmendem Alter des Belags wird dieser Effekt abnehmen.

*5. November 2018*