

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 189-2013
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2013.0931

Eingereicht am: 24.07.2013

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Gsteiger (Eschert, EVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 05.09.2013

RRB-Nr.: 1746/2013 vom 18. Dezember 2013
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Kiesschotter auf wichtigen Verkehrsachsen

Im Juli 2013 wurden namentlich im Amtsbezirk Moutier mehrere Hauptstrassenabschnitte repariert, indem tonnenweise Kiesschotter ausgebracht wurde, dies vor allem im Tal von Tavannes (H6) und im Grand-Val (J30).

Die Kiesschottermethode führt während der Arbeiten sowohl bei den Strassenbenutzern als auch bei den Anwohnern zu zahlreichen Beeinträchtigungen (Verkehrsverlangsamung, Staub, Stein- schlagschäden, Rutschen usw.). Doch auch in den Jahren nach der Einsetzung des Kiesschot- terbelags sind die Beeinträchtigungen gross (Lärm, Abnutzung der Reifen usw.).

Kiesschotter kam vor allem in den 1970er-Jahren zum Einsatz und wird heute normalerweise noch auf wenig frequentierten Nebenstrassen, auf Feldwegen sowie auf öffentlichen oder priva- ten Plätzen verwendet.

Es erstaunt schon etwas, dass der Kanton wieder auf diese veraltete Methode zurückgreift, und dies erst noch auf prioritären Verkehrsachsen wie der H6, die durch grössere Ortschaften führt und täglich von über 12 000 Fahrzeugen benutzt wird.

Der Regierungsrat wird daher um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Es kommt oft vor, dass herumfliegende Kieselsteine Karosserien und Windschutzscheiben beschädigen und dass vor allem Zweiradfahrer auf dem Schotter ausrutschen. Ist dem Re- gierungsrat bekannt, ob es im Kanton Bern in den letzten Jahren bei Strassenerneuerungen mittels Kiesschotter zu Schäden oder Unfällen gekommen ist?

2. Lärmschutz am Wegrand von Hauptverkehrsachsen wird durch das Anbringen von schalldämpfenden Elementen oder bei Wohnhäusern durch den Einbau von Fenstern mit einer 3-fach-Verglasung erreicht. Entspricht ein aus Kiesschotter bestehender Strassenbelag, der wesentlich mehr Lärm verursacht als ein Asphaltbelag, den geltenden Lärmschutzvorschriften?
3. Auf den Kiesschotterabschnitten gibt es schwarze Spuren, dies vor allem in Kurven. Werden Fahrzeugreifen auf solch scheuernden Kiesbelägen stärker abgenutzt als auf traditionellen Asphaltbelägen?
4. Ist die Kiesschottermethode mittelfristig gesehen weniger kostspielig als das Einsetzen einer Verschleisssschicht aus Asphalt?
5. Wäre es aus Spargründen nicht sinnvoller, bei Kreiseln oder anderen Verkehrsberuhigungsinseln auf gewisse Standards zu verzichten, anstatt eine für Nebenstrassen und Landwege bestimmte Schottermethode allgemein einzusetzen?
6. Siliziumstaub ist gesundheitsschädigend (Staublunge). Ist sich die Regierung bewusst, dass die Anwohner unserer Hauptstrassen während mehrerer Tage einer erhöhten Kiesstaubbelastung ausgesetzt sind?
7. Liegt die Wahl der Erneuerungsart der oben genannten Strassenbeläge im Zuständigkeitsbereich der Strasseninspektorats Berner Jura oder ist sie durch das kantonale Tiefbauamt vorgegeben?
8. Nirgendwo im Kanton Bern wurde eine andere Strasse mit gleicher Bedeutung wie die H6 mit Kiesschotter erneuert. Hat der Regierungsrat die Absicht, besonders beim Strassenunterhalt im Berner Jura Einsparungen zu machen?

Antwort des Regierungsrates

Die Ausgaben für den grossen Unterhalt der Kantonsstrassen sind seit Jahren und namentlich auf Druck des Grossen Rates auf ein Minimum gesenkt worden. Der Regierungsrat und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) tragen so beim Strassenunterhalt den strengen Sparvorgaben Rechnung. Die vom Interpellanten kritisierte Kiesschottermethode ist überhaupt nicht veraltet, sondern aktueller denn je, da sie sehr kostengünstig ist. Eine gewisse Komforteinbusse ist daher hinzunehmen.

1. Nein. Obwohl hier eine grössere Rutschgefahr besteht als auf einem traditionellen Strassenbelag, besteht kein grösseres Schadenspotential, da die Baustellenabschnitte klar signalisiert sind. Kommt es dennoch zu Schäden oder Unfällen, beruhen diese im Wesentlichen auf überhöhten Geschwindigkeiten sowie auf dem Nichtbeachten der Baustellensignalisation.
2. Ja. Die geltenden Lärmschutznormen legen nicht fest, welche Art von Strassenbelag zu verwenden ist, sondern eine Lärmschwelle, die nicht übertroffen werden darf. Schon nach wenigen Tagen ist der ausgebrachte Schotter durch den Verkehr korrekt verdichtet, überschüssiger Kies wird aufgesaugt und weggewischt. Die Lärmbeeinträchtigung eines solchen Belags ist somit nicht höher als bei einem traditionellen Belag.
3. Nein. Die schwarzen Spuren, die man in einigen Sektoren sehen kann, hängen damit zusammen, dass der Schotter bei starkem Schwerverkehr und sehr hohen Temperaturen leicht herausgerissen werden kann, wodurch ein Teil des Bindemittels nach oben gelangen kann. Dieser rein visuelle Aspekt hat jedoch weder Auswirkungen auf den Pneuverschleiss noch auf die Qualität des Belags.

4. Ja. Diese Art von Belag kostet fünf bis sechs Mal weniger als ein traditioneller Belag. Diese Sanierungsmethode wird in erster Linie verwendet, um weitere Abnützungen zu verhindern und vor allem um die Lebensdauer des Belags zu verlängern, bis genügend Mittel für eine Totalerneuerung des Belags vorhanden sind.
5. Nein. Es steht überhaupt nicht zur Diskussion, die Kiesschottermethode zu verallgemeinern. Die Gewährleistung der Strassensicherheit auf dem Kantonsstrassennetz erfordert indessen einen regelmässigen Belagsunterhalt. Spezifische Bauten, wie Kreisel oder Verkehrsberuhigunginseln, haben eine andere sehr wichtige Funktion und bezwecken eine Erhöhung der Sicherheit und der Kapazitäten sowie der Verlangsamung des Verkehrs.
6. Dank einer sehr kurzen Arbeitsdauer und einer vernünftigen Kieswahl ist es dem TBA möglich, die Kiesstaubkonzentrationen soweit wie möglich zu begrenzen. Das verwendete Kiesschotterverfahren hat im Übrigen nichts mit dem für die Gesundheit schädlichen Feinstaub zu tun.
7. Die Wahl der Methode zur Instandstellung des Strassenbelags fällt in den Zuständigkeitsbereich des Strasseninspektorats und hängt stark von den verfügbaren finanziellen Mitteln sowie vom Grad der Belagsbeschädigung bzw. von der Belagsabnutzung ab.
8. Nein. Die kantonalen Finanzmittel für die kommenden Jahre nehmen jedoch ständig ab, und es müssen Einsparungen gemacht werden. Die Kiesschottermethode ist ein günstiges Verfahren, das beim Strassenunterhalt in allen Regionen des Kantons zur Anwendung kommt. Mit dieser Methode ist es möglich, den bestehenden Strassenbelag kostengünstig zu unterhalten, solange die Abnutzung nicht zu weit fortgeschritten ist. So kann die Strassensicherheit solange gewährleistet werden, bis die verfügbaren Kredite eine vollständige Belagserneuerung erlauben.

An den Grossen Rat