



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Daniel Bürdel / Josef Fasel
Sanierung Kantonsstrasse Tafers–Alterswil

2015-CE-362

I. Anfrage

Mit grossem Bedauern und Unverständnis haben wir Kenntnis genommen von der Antwort, die das Tiefbauamt am 16.09.2015 der Gemeinde Alterswil auf die Anfrage zur «Bewilligung der Sanierung der Kantonsstrasse zwischen den Gemeinden Tafers und Alterswil (ab Kreisel bei der Abzweigung nach St. Ursen bis Dorf Alterswil)» zugestellt hat.

Der obengenannte Strassenabschnitt ist eine der meistbefahrenen Strecken im Sensebezirk und eine wichtige Verbindungsstrasse ins Senseoberland, welche täglich ebenfalls durch zahlreiche Pendler genutzt wird. Dieser Strassenabschnitt wird auch als eine der beiden wichtigsten Zufahrtswege zum kantonalen Tourismusschwerpunkt Schwarzsee genutzt.

Seit Jahren wartet die Bevölkerung auf die Sanierung dieses äusserst holprigen Strassenabschnittes. Die Autoren haben grosse Mühe mit der letztthin kommunizierten neuerlichen Verzögerung der Sanierung dieses wichtigen Strassenabschnittes und sie haben wenig Verständnis dafür. Die entsprechende Priorisierung, die das Tiefbauamt mit der Begründung: «Wir beurteilen und bearbeiten unsere Projekte gemäss technischen und wirtschaftlichen Prioritäten», vornahm, stösst bei den Strassennutzern auf grosses Unverständnis.

Unserer Ansicht nach ist die Sanierung dieses Teilstückes der Kantonsstrasse aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht wichtig und darf nicht immer weiter auf der Zeitachse nach hinten verschoben werden (2019 oder später). Eine Sanierung der Kantonsstrasse ermöglicht der Gemeinde Alterswil zeitlich parallel ebenfalls die Schaffung von Lösungen für den Langsamverkehr, welcher auf dieser Strecke aktuell unbefriedigend und gefährlich geregelt ist.

Fragen:

1. Welches sind im Rahmen dieses Sanierungsprojektes die technischen und wirtschaftlichen Gründe, aufgrund derer die Sanierungsarbeiten im Strassenabschnitt Tafers–Alterswil in den letzten Jahren immer wieder verschoben wurden?
2. Ist der Staatsrat bereit, eine möglichst rasche Sanierung dieses Kantonsstrassenabschnittes Tafers–Alterswil unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Begründungen nochmals zu überprüfen?

22. Dezember 2015

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend erinnert der Staatsrat daran, dass zwischen *baulichen Unterhaltarbeiten* und *Strassenausbauarbeiten* unterschieden werden muss: Während sich der bauliche Unterhalt auf das Ersetzen der Deckschicht und/oder des Oberbaus beschränkt, um die Strassensubstanz zu erhalten, erfordern Ausbauprojekte – beispielsweise um wie auf dem hier behandelten Abschnitt Tafers–Alterswil das Lichtraumprofil der Strasse für neue Veloinfrastrukturen anzupassen – eine öffentliche Auflage mit Plänen und technischen Berichten, die ein Ingenieurbüro im Auftrag des Tiefbauamts erstellt.

Die Prioritätenordnung für die *Ausbauprojekte* wird auf der Grundlage des technischen Bedarfs des Kantonsstrassennetzes bestimmt. Dabei werden die Sicherheit (Eliminierung von gefährlichen Stellen), die Kapazität (Anpassung des Lichtraumprofils, Anpassung von Knoten, Aufhebung von Bahnübergängen), rechtliche Vorgaben (Lärmschutz), Normen (Belastbarkeit der Brücken für 40 Tonnen-Fahrzeuge), der öffentliche Verkehr (Bushaltestellen), der Veloverkehr und der Umweltschutz (Strassenentwässerung mit Retention oder Behandlung des Abwassers) berücksichtigt. Bei einigen Projekten muss der Staat seinen Zeitplan zudem auf den Zeitplan anderer Bauherren abstimmen, zum Beispiel des Bundes (Änderung eines Autobahnanschlusses) oder der Eisenbahnunternehmen (Anpassung des Bahntrassees mit Auswirkungen auf das Trasse der Kantonsstrasse).

Auch darf nicht vergessen werden, dass Länge und Komplexität der technischen und administrativen Verfahren bei einem Strassenprojekt von der Art der Arbeiten, von der Umgebung (städtische oder ländliche Umgebung, Grundwasserschutzzonen usw.) und von der Länge des betroffenen Strassenabschnitts abhängig sind. Damit ein Strassenprojekt der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann, müssen folgende vier Bedingungen erfüllt sein:

- a) Es muss eine Baubewilligung vorliegen, die nach den verschiedenen Projektphasen erteilt wurde; diese Phasen lauten: Ausarbeitung eines Pflichtenhefts für die Ingenieurleistungen, Ausschreibung der Ingenieurleistungen nach der Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen, Bewertung der Angebote, Vergabe des Auftrags durch die zuständige Stelle, Behandlung allfälliger Einsprachen gegen die Zuschlagsverfügung, Ausarbeitung des Projekts und parallel dazu geotechnische/geologische Studie (gegebenenfalls mit Sondierungen), nötigenfalls Umweltverträglichkeitsprüfung, Festlegung allfälliger Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen, Berücksichtigung der Sachzwänge der Strassenentwässerung und des Strassenlärmschutzes (vgl. Botschaft 2015-DAEC-130 des Staatsrats, Ziff. 2.2), Vorprüfung durch die zuständigen Behörden, Landerwerb (gegebenenfalls über Landumlegungen), öffentliche Auflage, Behandlung allfälliger Einsprachen, Schlussprüfung, Genehmigung der Pläne, Behandlung allfälliger Beschwerden und allfälliger Enteignungen.
- b) Die zuständige Instanz (Staatsrat, Grosser Rat oder Stimmvolk) muss einen Verpflichtungskredit gesprochen haben; dies kommt der Bewilligung gleich, die Arbeiten zu verwirklichen, sofern die nötigen finanziellen Mittel (jährliche Voranschläge) es erlauben.
- c) Es müssen die jährlichen Budgetmittel vorhanden sein. Budgetkürzungen können dazu führen, dass Arbeiten aufgeschoben werden, obwohl die erforderlichen Verpflichtungskredite gesprochen wurden.
- d) Die Bauarbeiten müssen im Anschluss an die verschiedenen Etappen des Beschaffungsverfahrens einer Bauunternehmung vergeben worden sein. Die Etappen lauten: Ausarbeitung der Ausschreibungsunterlagen, Ausschreibung, Bewertung der Offerten, Zuschlag durch den Staatsrat, Behandlung allfälliger Einsprachen gegen die Zuschlagsverfügung.

Darüber hinaus ist das Tempo, in welchem die Projekte voranschreiten, auch von der Zahl der beim Tiefbauamt verfügbaren Projektleiter abhängig, wobei zu beachten ist, dass diese gemäss Pflichtenheft auch noch andere Aufgaben haben. Dazu gehören:

- > die Analyse der städtebaulichen Projekte, welche die Gemeinden auf dem Kantonsstrassennetz planen: Kreisel, VALTRALOC, Bushaltestellen oder Trottoirs (2015 wurden 12 solcher Projekte verwirklicht und deren 37 waren in Ausarbeitung);
- > das Erstellen von Gutachten im Rahmen von Baubewilligungsgesuchen Dritter, die auch eine Kantonsstrasse betreffen (304 Dossiers im Jahr 2015).

Nicht zuletzt ist das Tempo von der Verfügbarkeit von Projektleitern abhängig, die das Dossier in der ortsüblichen Sprache begleiten können.

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

1. *Welches sind im Rahmen dieses Sanierungsprojektes die technischen und wirtschaftlichen Gründe, aufgrund derer die Sanierungsarbeiten im Strassenabschnitt Tafers–Alterswil in den letzten Jahren immer wieder verschoben wurden?*

Der Strassenabschnitt Tafers–Alterswil, der Gegenstand dieser Anfrage ist, ist rund 3,3 km lang, wovon sich 600 m in der Ortschaft Alterswil befinden. 2010 betrug der durchschnittliche Verkehr (DTV) 5700 Fahrzeuge/Tag.

Die Veloinfrastrukturen innerorts sind Bestandteil des VALTRALOC-Konzepts für Alterswil und in Galtern werden die Velofahrerinnen und -fahrer eine Kernfahrbahn benutzen können. Für die Integration der Radstreifen ausserorts (Strecke 3000-3e im Sachplan Velo, der 2014 in der Vernehmlassung war) sind Landerwerbe auf beiden Seiten der Fahrbahn und ein *Strassenausbau* nötig. Ohne die Notwendigkeit, diese Veloinfrastrukturen zu bauen, wäre ein baulicher Unterhalt ausreichend gewesen und bereits verwirklicht worden.

Die Studien verzögerten sich aufgrund der Prioritätenordnung der verschiedenen in Deutsch geführten Projekte, namentlich der Projekte für die Sanierung der gefährlichen Knoten wie die Sanierung des Knotens Chrüz auf den Kantonsstrassen Tafers–Alterswil / St. Ursen–Tafers.

Nach zahlreichen Sitzungen und Ortsbegehungen im Beisein der Gemeindebehörden und des Tiefbauamts arbeitete ein von der Gemeinde beauftragtes Büro das VALTRALOC-Projekt für den 600 m langen Abschnitt in der Ortschaft Alterswil aus; dieses Projekt wurde im April 2014 vom Gemeinderat genehmigt. Weil der Projektleiter vorzeitig in Pension ging und in der Schweiz ein allgemeiner Nachwuchsmangel bei den Bauingenieurinnen und -ingenieuren herrscht, stand das Projekt während einigen Monaten still.

2. *Ist der Staatsrat bereit, eine möglichst rasche Sanierung dieses Kantonsstrassenabschnittes Tafers–Alterswil unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Begründungen nochmals zu überprüfen?*

Auf dem Abschnitt zwischen Tafers und Alterswil muss die Fahrbahn, wie bereits erwähnt, ausgebaut werden.

Der Staatsrat ersuchte das Tiefbauamt, einen realistischen Zeitplan zu erstellen. Dieser sieht unter Vorbehalt der allfälligen Einsprachen, Beschwerden und anderen Schwierigkeiten, die bei solchen Projekten auftreten können, wie folgt aus:

- > Pflichtenheft für das Ingenieurbüro: verfasst, Übersetzung ausstehend (Ende Januar 2016);
- > Ausschreibung für die Wahl des Ingenieurbüro im Frühling 2016;
- > Vergabe der Ingenieurleistungen durch den Staatsrat im Juni 2016;
- > Weiterentwicklung des Projekts für die öffentliche Auflage im Herbst 2017;
- > Ausschreibung ab März 2018;
- > Verabschiedung des Kredits durch den Grossen Rat im September 2018;
- > Baubeginn frühestens Ende 2018.

16. Februar 2016