



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Gander Daniel / Brönnimann Charles

2014-GC-7

Ausbau und Neueinteilung des Strassenabschnitts zwischen den Autobahnanschlüssen Matran und Payerne/Boulex

I. Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 9. Januar 2014 eingereichten und begründeten Postulat ersuchen die Grossräte Daniel Gander und Charles Brönnimann den Staatsrat, sämtliche Vorkehrungen zu treffen, die nötig sind, um den Kantonsstrassenabschnitt zwischen den Autobahnanschlüssen Matran und Payerne/Boulex ausbauen und verbreitern zu können, diese Arbeiten vorwegzunehmen und dieses Vorhaben in den Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019 aufzunehmen. Die Verfasser des Postulats sprechen sich zudem dafür aus, dass diese Durchgangsstrasse in eine neue Kategorie eingeteilt wird.

II. Antwort des Staatsrats

Da die Bevölkerung im Kanton Freiburg schon seit mehreren Jahren stark zunimmt, steigt auch das Verkehrsaufkommen auf zahlreichen Kantonsstrassen deutlich an. Der Staatsrat will deshalb im Rahmen seiner Verkehrspolitik eine nachhaltige Mobilität fördern und entsprechend die Autofahrerinnen und -fahrer anhalten, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen oder sich zu Fuss bzw. mit dem Velo fortzubewegen. Zu den Zielen seiner Verkehrspolitik gehören zudem die Bewahrung und der Unterhalt der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie deren Anpassung und Ausbau aufgrund der Verkehrszunahme und der erwarteten Entwicklungen.

Der Staatsrat hat dem Grossen Rat aus diesem Grund im September 2013 einen Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019 unterbreitet. Dieser Verpflichtungskredit, der vom Grossen Rat angenommen wurde, folgte den gleichnamigen Krediten, die 1998 und 2006 verabschiedet worden waren. Die Studien, die in diesem Rahmen durchgeführt werden, dienen dazu, die Machbarkeit, Kosten und Prioritäten der Projekte zu bestimmen. Ausserdem können die Projekte gegebenenfalls auf dieser Grundlage weiterentwickelt werden, sodass ein Kreditbegehren eingereicht werden kann. Allerdings, nicht alle Projekte, für die Studien durchgeführt werden, werden auch tatsächlich verwirklicht.

Über den Verpflichtungskredit für die Jahre 2006 bis 2011 vom 2. November 2006 wurden finanziert: die Beteiligung des Staats als Grundeigentümer an der vereinfachten Güterzusammenlegung in Prez-vers-Noréaz, die Projektstudie für die Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz in Verbindung mit der Güterzusammenlegung sowie die Untersuchung durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) der Achse Prez-vers-Noréaz–Kantonsgrenze FR/VD mit

der Ortdurchfahrt von Grandsivaz. Der Staat hat des Weiteren die Projekte für Umfahrungsstrassen in einer kantonsweiten Studie untersucht.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den einzelnen Forderungen des Postulats:

Aufnahme in den Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019 der Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz und der Ortdurchfahrt von Grandsivaz

Die Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz, die in der Liste der mit dem Verpflichtungskredit vom 2. November 2006 zu finanzierenden Studien und Landerwerbe war, wurde vorgängig zur vereinfachten Güterzusammenlegung in einer Projektstudie untersucht. Diese Umfahrungsstrasse ist ausserdem im Rahmen der kantonsweiten Studie des Amts für Mobilität, in der 26 geplante Umfahrungsstrassen verglichen wurden, analysiert worden. Konkret wurde dabei die Kostenwirksamkeit dieser Projekte bestimmt, um den betroffenen Organen eine objektive Entscheidungshilfe zur Verfügung zu stellen. Auf der Grundlage von 5 gewichteten Oberkriterien wurde der Gesamtnutzen eines jeden Projekts bestimmt:

- > Verbesserung des direkten Nutzens für die Strassenbenützerinnen und -benützer;
- > Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- > Auswirkungen auf die Umwelt und den Ressourcenverbrauch;
- > Verbesserung der Lebensqualität in besiedeltem Gebiet;
- > ökonomische Räume und Strukturen, die für die Wirtschaftsentwicklung nötig sind.

Dieser Gesamtnutzen wurde darauf zu den geschätzten jährlichen Kosten in Beziehung gesetzt, um die verschiedenen Projekte in 4 Kategorien einteilen zu können. Die Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz wurde in die Kategorie II eingeteilt. Somit ist nicht vorgesehen, sie kurzfristig zu realisieren.

Die Achse Prez-vers-Noréaz–Kantonsgrenze FR/VD war Gegenstand einer Analyse der Verkehrsunfälle durch die bfu. Die bfu kam dabei zum Schluss, dass es auf diesem Abschnitt keine Unfallschwerpunkte gibt, schlug aber einige Massnahmen zur Beseitigung gewisser Mängel vor, insbesondere entlang der Ortdurchfahrt von Grandsivaz.

Aufnahme in den Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019 des Baus einer Durchgangsstrasse auf dem Strassenabschnitt zwischen den Autobahnanschlüssen Payerne/Boulex und Matran mit Ausbau auf drei (2+1) oder vier Spuren (evtl. mit Busstreifen und mit Radwegen) für einen besseren Verkehrsfluss und für mehr Sicherheit

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf dem Strassenabschnitt, der die Autobahnanschlüsse Matran und Payerne/Boulex verbindet, beträgt rund 10 000 Fahrzeuge pro Tag. Bei einem solchen DTV ist die Erweiterung auf 3 oder 4 Spuren nicht gerechtfertigt; dies ist erst ab einem DTV von 30 000 bis 40 000 Fahrzeugen der Fall. Darüber hinaus lehrt die Erfahrung, dass ein solcher Ausbau der Kapazität eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur Folge hätte, was der Verkehrspolitik des Kantons zuwiderliefe.

So ist es zweckmässiger, die problematischen Sektoren auszubauen bzw. zu sanieren und punktuelle Verbesserungen vorzunehmen. Denkbar sind z. B. die Anpassung von Lichtraumprofilen an die einschlägigen Normen, die Korrektur von gefährlichen Kurven oder Streckenführungen, die

Sanierung von gefährlichen Knoten, der Ausbau von Ortsdurchfahrten, der Bau von Infrastrukturen für den Langsamverkehr, die Berücksichtigung des Landwirtschaftsverkehrs usw. Im Rahmen der derzeit laufenden Revision des kantonalen Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 wird das Amt für Mobilität das Freiburger Strassennetz einer Gesamtanalyse unterziehen, um die Lücken und den Ausbaubedarf zu bestimmen.

Ausserhalb der städtischen Gebiete sind Busspuren nicht nötig. Der Bau von Radwegen zwischen Payerne und Matran muss im Rahmen der kantonalen Zweiradplanung erfolgen; diese erlaubt unter anderem die Prioritätensetzung für die Studien zu neuen Zweiradinfrastrukturen entlang der Kantonsstrassen.

Raschestmöglicher Landerwerb, um nachteilige Folgen einer mangelnden Vorwegnahme zu verhindern

Als Grundeigentümer beteiligt sich der Staat Freiburg an der vereinfachten Güterzusammenlegung in Prez-vers-Noréaz. Die Regel besagt aber, dass Landerwerbe im Zusammenhang mit Strassenprojekten vorgenommen werden.

Zusammenarbeit zwischen den Instanzen des Kantons Freiburg, des Kantons Waadt und des Bundes

Die betroffenen Stellen des Kantons Freiburgs, des Kantons Waadt sowie das Bundesamt für Strassen arbeiten zusammen, wann immer dies nötig ist.

Vorsprechen beim Bund, damit dieser das Projekt, das als Projekt von überkantonaler oder gar nationaler Bedeutung betrachtet werden muss, mitfinanziert

In der zweiten Hälfte der 2000er-Jahre legte der Bundesrat im Zusammenhang mit der Revision des Sachplans Verkehr das Strassennetz der Zukunft fest und teilte die Strassen in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz (National- bzw. Hauptstrassen) ein. Laut Sachplan des Bundes soll die Strasse Payerne–Matran in das Ergänzungsnetz aufgenommen werden, wodurch der Staat Freiburg als Inhaber dieser Strasse vom Bund jährlich Globalbeiträge für Betrieb, Unterhalt und Ausbau erhielte (die Höhe dieser Beiträge ist noch nicht bekannt). Bei der Vernehmlassung zur Revision des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sprach sich die Freiburger Regierung am 30. September 2008 dafür aus, dass diese Strasse sogar in das Nationalstrassennetz und somit in das Grundnetz aufgenommen werde. Dies wurde jedoch vom Bund zurückgewiesen.

In Absprache mit den Kantonen beschloss der Bund nach der Vernehmlassung, dass zuerst die Bundesversammlung das Nationalstrassennetz anpassen soll. Erst dann soll auch das Ergänzungsnetz, für das der Bundesrat zuständig ist, geändert werden. Die Bundesversammlung beschloss die Anpassung des Nationalstrassennetzes im März 2013. Laut diesem Vorhaben sollten etwa 400 km Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Der Netzbeschluss wurde mit einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette verknüpft, gegen die ein Referendum ergriffen wurde. Weil das Schweizer Stimmvolk das Referendum am 24. November 2013 bekanntlich annahm, konnte die geplante Netzerweiterung nicht durchgeführt werden. Das heisst, im Moment steht die künftige Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes und somit faktisch auch die des Ergänzungsnetzes noch nicht fest. Das bedeutet auch, dass die Strasse Matran–Payerne gegenwärtig nicht zum Ergänzungsnetz gehört und dass der Staat Freiburg entsprechend keine Bundesbeiträge für diese Strasse erhält.

Auf kantonaler Ebene ist dieser Strassenabschnitt eine Hauptstrasse, die Teil des Kantonsstrassennetzes ist und zwei Nationalstrassen verbindet. Das Kantonsstrassennetz wurde in Anwendung des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967, das gegenwärtig überarbeitet wird, definiert. Im Rahmen dieser Gesetzesrevision werden die Kantonsstrassenkategorien sowie die Einteilungskriterien überprüft und gegebenenfalls an die heutigen und künftigen Erfordernisse angepasst werden.

Da der Sachplan Verkehr des Bundes eine Integration der Strasse Matran–Payerne in das nationale Ergänzungsnetz vorsieht und die Studien für diesen Strassenabschnitt bereits durchgeführt wurden, ist das vorliegende Postulat aus Sicht des Staatsrats nicht zweckdienlich. Er schlägt deshalb das Postulat zur Ablehnung vor. Ungeachtet dessen wird geprüft werden, ob der Ausbau dieses Strassenabschnitts zweckmässig wäre. Diese Abklärung wird im Rahmen der Gesamtanalyse der Bedürfnisse auf Ebene des Kantonsstrassennetzes, die das Amt für Mobilität gleichzeitig zur Änderung des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 durchführen wird, erfolgen.

1. April 2014