

**Kreisel in Sugiez; unverantwortbare  
Lärmimmissionen wegen eines  
Provisoriums seit der Expo 02**

---

**Anfrage**

Zu Beginn der Expo 02 wurden die Automobilistinnen und Automobilisten bei der Autobahnausfahrt Kerzers angewiesen, Neuenburg über den Ausgang Murten zu erreichen. Die Strasse von Murten nach Ins sollte provisorisch als Verbindung zwischen den Autobahnanschlüssen dienen. Eine Untersuchung sprach von einer Verkehrszunahme von 40 %; tatsächlich hat der Verkehr um mehr als das Doppelte zugelegt. Die Strasse führt mitten durch ein Wohnquartier des Dorfes Sugiez. Der Staatsrat kennt die Problematik.

Die Gemeinde hatte das Quartier – mit der Unterstützung des Kantons – als Bauland eingezont. Den Bewohnerinnen und Bewohnern von Sugiez, aber auch den Neuzuzügerinnen und Neuzuzügern in den Jahren 2002/03, die daran waren, ihr erspartes Vermögen in strassennahe Parzellen für ein neues Heim zu investieren, wurde versichert, dass die störende Verkehrssituation vorübergehend sei, denn nach der Expo werde der Verkehr – so sei es geplant – über Kerzers–Müntschemier–Ins nach Neuenburg geleitet. Das Provisorium dauert indessen noch immer an. In einem Brief des Staatsrats von Dezember 2005 an die Gemeinde Bas-Vully werden die gesetzesverletzenden Lärmimmissionen anerkannt.

Frühling 2009: Morgens um 04.00 Uhr beginnt der Lärm mit den ersten Lastwagen. Von Murten oder von Ins her dröhnen die Motoren über die Moos-Ebene, man hört sie den Kreisel passieren, um dann wieder voll aufzudrehen. Tausende von Fahrzeugen, davon schätzungsweise knapp die Hälfte Lastwagen – darunter auch schwere Lastwagen – fahren täglich durch das Wohnquartier. Die Abnahme der Lastwagen am Wochenende wird durch das Aufkommen der Freizeitautofahrer mehr denn ausgeglichen.

In unmittelbarer Nähe zur Strasse vibrieren die Fensterscheiben ununterbrochen; mehr als fünf Stunden Schlaf ist selbst für Tiefschläfer ausgeschlossen; man versteht bei offenem Fenster die eigenen Worte nicht und das Haus füllt sich beim Lüften mit Abgasen. Sich im Garten – in einem Stuhl liegend – in ein Buch zu vertiefen, Gartenarbeiten zur Erholung zu verrichten oder sauberes Gemüse zu ernten, ist ausgeschlossen.

Fragen an den Staatsrat:

1. Teilt der Staatsrat die Auffassung, dass die Aufhebung des Provisoriums, das vor vielen Jahren versprochen wurde, keinen Aufschub mehr zulässt?
2. Teilt der Staatsrat die Auffassung, dass die kostengünstigste, die für alle Beteiligten am wenigstens einschneidendste und in Sachen neuer Infrastruktur am wenigsten aufwändigste Lösung die ursprünglich geplante Verbindung ist, die von Bern nach Neuenburg über Kerzers–Müntschemier (Umfahrung)–Ins führt, während der Umweg über Murten um einiges länger wäre und daher keine gültige Alternative darstellt?
3. Ist der Kanton Freiburg daran, zusammen mit dem Kanton Bern über eine baldmöglichste gemeinsame Lösung zu verhandeln?
4. Ist sich der Staatsrat bewusst, dass in Sugiez mehrere Hundert Bewohnerinnen und Bewohner eines ganzen Quartiers an die Grenzen ihrer Geduld angelangt sind, dass sie sich – zusammen mit der Gemeinde – ungerecht behandelt und vom Kanton im Stich gelassen fühlen?

15. April 2009

## Antwort des Staatsrats

Der Bund will das Nationalstrassennetz sowie das schweizerische Hauptstrassennetz anpassen. Im Sommer 2008 hat er deshalb einen Bericht in die Vernehmlassung gegeben, in welchem insbesondere vorgeschlagen wird, knapp 400 Kilometer bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Ausserdem soll die Strasse Murten–Sugiez–Ins in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden (Nationalstrasse N10, Klasse 3).

Der Staatsrat nahm am 30. September 2008 wie folgt Stellung zum Bericht:

*Der Kanton Freiburg ist mit diesem Vorschlag nicht einverstanden, weil er die Änderung des schon lange geplanten und mit dem Viadukt von Kerzers umgesetzten Trassees der H10 für nicht zweckmässig hält. Er könnte seinen Standpunkt aber überdenken, wenn folgenden berechtigten Anliegen Rechnung getragen würde:*

- *Der Viadukt von Kerzers muss vollständig in den Besitz des Bundes übergehen.*
- *Die Knoten und seitlichen Zugänge entlang der Strasse «Murten–Ins», die in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden soll (N10), müssen beibehalten werden. Entsprechend der Siedlungsentwicklung auf beiden Seiten dieser Strassen müssen weitere Knoten und seitlichen Zugänge errichtet werden können.*
- *Damit die Anrainer die heutige Situation nicht noch länger ertragen müssen, wird der Kanton Freiburg bei Le Péage entlang der Moosstrasse die sofort umsetzbare Sanierung nach Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) durchführen. Der Bund verpflichtet sich, diese Sanierungskosten auf Vorlage der entsprechenden Nachweise zu erstatten, sobald er Eigentümer dieser Strasse ist.*
- *Der Anschluss der N10 an die N1 in Löwenberg muss verbessert werden.*
- ...

*Die Erfüllung dieser Anliegen ist eine Voraussetzung, damit der Kanton Freiburg auf den Vorschlag, den Abschnitt «Murten–Ins» anstelle des Abschnitts «Kerzers–Müntschemier» (teilweise auf Berner Boden) ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, eingehen kann.*

Der Staatsrat möchte an dieser Stelle auch erwähnen, dass der Verband der Gemeinden des Seebezirks im Rahmen dieser Vernehmlassung angehört worden ist.

1. *Teilt der Staatsrat die Auffassung, dass die Aufhebung des Provisoriums, das vor vielen Jahren versprochen wurde, keinen Aufschub mehr zulässt?*

Der Staatsrat stellt fest, dass der Bund die Strasse «Murten–Ins» ins Nationalstrassennetz aufnehmen will. Sofern die weiter oben angeführten Bedingungen erfüllt werden, kann sich die Regierung mit dem Grundsatz einverstanden erklären. Die aktuelle Situation könnte in einem solchen Fall endgültigen Charakter erhalten.

2. *Teilt der Staatsrat die Auffassung, dass die kostengünstigste, die für alle Beteiligten am wenigstens einschneidendste und in Sachen neuer Infrastruktur am wenigsten aufwändigste Lösung die ursprünglich geplante Verbindung ist, die von Bern nach Neuenburg über Kerzers–Müntschemier (Umfahrung)–Ins führt, während der Umweg über Murten um einiges länger wäre und daher keine gültige Alternative darstellt?*

Der Staatsrat stellt fest, dass der Bund die Strasse «Murten–Ins» ins Nationalstrassennetz aufnehmen will. Sofern die weiter oben angeführten Bedingungen erfüllt werden, kann er sich mit dem Grundsatz einverstanden erklären. Hierzu ist noch zu erwähnen, dass die

Linienführung über Kerzers den Bau der Umfahrung von Müntschemier voraussetzt, für den der Kanton Bern als Bauherrn verantwortlich ist.

3. *Ist der Kanton Freiburg daran, zusammen mit dem Kanton Bern über eine baldmöglichste gemeinsame Lösung zu verhandeln?*

Falls die Strasse «Murten–Ins» tatsächlich wie weiter oben erwähnt ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird, gibt es keinen Grund, eine gemeinsame Lösung mit dem Kanton Bern zu suchen, da die aktuelle Situation definitiven Charakter erhalte.

4. *Ist sich der Staatsrat bewusst, dass in Sugiez mehrere Hundert Bewohnerinnen und Bewohner eines ganzen Quartiers an die Grenzen ihrer Geduld angelangt sind, dass sie sich – zusammen mit der Gemeinde – ungerecht behandelt und vom Kanton im Stich gelassen fühlen?*

In seiner Antwort auf die Anfrage QA3212.09 von Grossrat Heinz Etter vom 7. April 2009 stellt der Staatsrat fest, dass die Eröffnung der schweizerischen Hauptstrasse T10 zwischen Ins und Gampelen zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf der Strasse Ins–Murten geführt hat, insbesondere bei Le Péage und auf dem Strassenabschnitt zwischen dem Kreisel von Péage und dem Broyekanal.

Angesichts ihres Ausmasses gilt diese Verkehrszunahme nach geltendem Recht als wesentliche Änderung. So sind die Bestimmungen der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) anwendbar, namentlich die Artikel 8 und 9 LSV: Da es sich um eine wesentlich geänderte Anlage handelt, müssen die Abschnitte, bei denen der Immissionsgrenzwert überschritten wird, saniert werden.

Das Tiefbauamt (TBA) hat ein in Akustik spezialisiertes Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung einer Sanierungsstudie beauftragt. In dieser Studie wurden folgende Massnahmen berücksichtigt:

- lärmarmen Strassenbelag
- örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung
- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Gewährung von Erleichterungen (Art. 14 LSV) und Einbau von Schallschutzfenstern (Art. 15 LSV)

Aufgrund des Stands der Technik zum Zeitpunkt der Studie wurde die Idee des Einbaus eines lärmarmen Belags fallengelassen. Somit bestand die Sanierung aus folgenden Massnahmen:

- örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung
- Errichtung von sechs Lärmschutzwänden
- Gewährung von Erleichterungen für insgesamt vier Gebäude

Die Lärmschutzwände mit einer Länge von teilweise über 60 Metern wären äusserst schwer in die Umgebung zu integrieren. Das Tollelement zur Markierung des Dorfeingangs von Bas-Vully würde wohl stark leiden. Das Sanierungsprojekt wurde der dienststellenübergreifenden technischen Gruppe vorgelegt, die seit kurzem solche Projekte bearbeitet. Die Schwierigkeiten beim Einsatz von Lärmschutzwänden an diesem Ort wurden eindeutig hervorgehoben.

Dank der in letzter Zeit erzielten technischen Fortschritte bei den lärmarmen Strassenbelägen (akustische Leistung, mechanische Dauerhaftigkeit) gibt es heute Alternativen zur Errichtung von Lärmschutzwänden. Mit gewissen Produkten kann eine Reduktion von bis zu 9 dB erzielt werden. Es ist dies eine beachtliche Reduktion, die vergleichbar ist mit der Wirkung einer Lärmschutzwand.

Die Vorteile einer Lärmschutzmassnahme an der Quelle (Belag) gegenüber einer Lärmschutzmassnahme auf dem Ausbreitungsweg (Wand) sind eindeutig:

- Sämtliche Gebäude, die dem Lärm ausgesetzt sind, profitieren von der Reduktion – unabhängig von der Topographie und/oder der Lage der betroffenen lärmempfindlichen Räume, wohingegen die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand bei den oberen Stockwerken geringer ist.
- Auch die noch nicht bebauten Grundstücke, die sich in der Nähe des betroffenen Strassenabschnitts befinden, werden geschützt. Allfällige Einzonungs-, Erschliessungs- und Bauvorhaben sind so einfacher durchzuführen.
- Die Anfangskosten (Investition) sind bei einer solchen Schutzmassnahme geringer als bei einer Lärmschutzwand. Es wird sich weisen müssen, ob diese Lösung auch auf lange Sicht die wirtschaftlich günstigste ist.

Nachteilig bei den lärmarmen Strassenbelägen ist die Tatsache, dass sie – anders als die Lärmschutzwände – regelmässig erneuert werden müssen. Derzeit ist die Lebensdauer dieser Beläge noch nicht genau bekannt, weil der erste Einbau erst vor vier Jahren stattfand. Auf jeden Fall ist ihre akustische Wirksamkeit immer noch dieselbe wie vor vier Jahren unmittelbar nach dem Einbau.

Im Sommer 2008 wurde in Salvenach ein Probeeinbau eines ganz neuen Produkts vorgenommen. Die bisherigen Ergebnisse überzeugen.

Im betroffenen Sektor ist der Einbau eines lärmarmen Strassenbelags zusammen mit der geplanten Geschwindigkeitsreduktion vorteilhafter als die Errichtung von Lärmschutzwänden. In Absprache mit dem Amt für Umwelt hat das TBA deshalb beschlossen, zumindest vorläufig auf den Bau von Lärmschutzwänden zu verzichten und stattdessen an dieser Stelle im Jahr 2010 einen zweiten Probeeinbau vorzunehmen.

Das TBA hat den Gemeinderat von Bas-Vully schriftlich informiert.

Freiburg, den 3. Juni 2009