



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Daniel Brunner  
**A12 – Zukunft der Autobahnbrücke Flamatt**

QA 3417.11

### I. Anfrage

Dem entschlossenen Handeln der Freiburger Regierung in den 60er-Jahren ist es zu verdanken, dass als erste durchgehende Ost-West-Verbindung des Schweizer Autobahnnetzes die N12 erstellt wurde. Das Teilstück Bern Freiburg wurde 1972 in Betrieb genommen.

Die ursprünglich prioritäre N1 durch das Broyetal wurde rund 30 Jahre später realisiert. Die Auswirkungen der damaligen Entscheide auf die wirtschaftliche Entwicklung der beiden Regionen sind markant und unübersehbar. Der Greyerzbezirk ist heute ein florierender Industrie- und Dienstleistungsstandort.

Preis für diese Entwicklung war die unzimperliche Linienführung der damaligen Planer u.a. mit der bekannten Autobahnbrücke über das Dorf Flamatt. Eine der grössten Bausünden des Schweizer Nationalstrassenbaus. Ein Bauwerk, welches heute so unmöglich realisierbar wäre.

1996, nach knapp 25 Jahren Betriebszeit, wurde die Autobahnbrücke Flamatt erstmals saniert. Gleichzeitig wurden durch die Baudirektion des Kantons Freiburg in Absprache mit dem Bundesamt für Strassenbau erste Studien für eine neue Linienführung der Autobahn in Flamatt erstellt. Diese Studien wurden den örtlichen Gemeindebehörden in der Folge von den zuständigen kantonalen Stellen auch vorgestellt.

Mit Schreiben vom 8. September 1994 antwortete der Staatsrat auf eine Anfrage der Gemeinde Wünnewil-Flamatt, dass neue Umfahrungs- bzw. Sanierungsprojekte erst in Angriff genommen werden, sobald das geplante Nationalstrassennetz vervollständigt sei. Das Nationalstrassennetz ist zwischenzeitlich fertiggestellt.

Bei der Erneuerung 1996 wurden gemäss Angaben des damaligen Ausbahnamts nur die notwendigen Sanierungen ausgeführt. Bereits damals war klar, dass die Konstruktion der Brücke den Sicherheitsanforderungen mittelfristig nicht genügt, weil sie erhebliche Unfallrisiken birgt und auch bezüglich Erdbebensicherheit Mängel aufweist, die nur mit einer umfassenden Gesamtsanierung oder einer Verlegung behoben werden können.

Die Gemeindebehörden von Wünnewil-Flamatt haben in diesem Zusammenhang unmissverständlich signalisiert, dass ein Ausbau des bestehenden Bauwerks, und damit eine Zementierung des heutigen Zustands auf lange Zeit, mit allen Mitteln bekämpft werde.

Grössere Bauarbeiten an Nationalstrassen benötigen gemäss den Erfahrungswerten des Amts für Strassenbau eine Planungs-, Bewilligungs- und Bauzeit von 10 bis 15 Jahren. Die Weichen für eine

Verlegung der Linienführung müssen deshalb jetzt gestellt werden, damit der Kanton Freiburg nicht in einigen Jahren vor ein «Fait accompli» für eine Dringlichkeitssanierung gestellt wird.

Da im Zusammenhang mit diesem Thema durch die zuständige Direktion auf Grund meiner Wahrnehmung in den vergangenen Jahren «in Bern» nie interveniert wurde, stellen sich folgende Fragen:

- > Ist sich der Staatsrat der verkehrspolitischen Bedeutung dieses Nadelöhrs (z.B. bei einer Beschädigung der Brücke) als Zufahrtsachse für die Wirtschaftsstandorte Freiburg und Bulle bewusst?
- > Ist sich der Staatsrat der heutigen Sicherheitsrisiken sowie dem gegen einen Ausbau zu erwartenden Widerstand bewusst?
- > Beabsichtigt der Staatsrat, in absehbarer Zeit bei den zuständigen Bundesbehörden zu intervenieren, damit diese zu sicherheitsrelevanten Fragen sowie zur Planung einer neuen Linienführung baldmöglichst Stellung nehmen müssen?

28. Oktober 2011

## **II. Antwort des Staatsrats**

Im Zusammenhang mit der Anfrage von Grossrat Brunner wandte sich der Kanton Freiburg an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Eigentümer des Viadukts von Flamatt und bat um Stellungnahme. In seiner Antwort erinnert das ASTRA daran, dass der 1969–1971 erbaute Viadukt in den Jahren 1993 bis 1997 für rund 19 Millionen Franken vollständig saniert wurde. Ausserdem seien angesichts der Ergebnisse der letzten Inspektionen und des heutigen Zustands des Viadukts keine bedeutenden Arbeiten vor 2025 geplant.

Gestützt auf die Antwort des Bundesamts kann der Staatsrat wie folgt auf die gestellten Fragen antworten:

Ist sich der Staatsrat der verkehrspolitischen Bedeutung dieses Nadelöhrs (z.B. bei einer Beschädigung der Brücke) als Zufahrtsachse für die Wirtschaftsstandorte Freiburg und Bulle bewusst?

Der Staatsrat weiss um die schwerwiegenden Folgen für die Wirtschaft eines grossen Teils des Kantons und seines Hauptorts, die ein Unterbruch der Autobahnverbindung zwischen den Anschlüssen Flamatt und Düdingen hätte. Dasselbe gilt für alle anderen Autobahnabschnitte, die die verschiedenen Regionen unseres Kantons erschliessen. Der Staatsrat ist sich auch bewusst, dass Flamatt seine wirtschaftliche Entwicklung zu einem schönen Teil der Autobahn und dem Vorhandensein eines Autobahnanschlusses auf dem Gemeindegebiet verdankt.

Ist sich der Staatsrat der heutigen Sicherheitsrisiken sowie dem gegen einen Ausbau zu erwartenden Widerstand bewusst?

Seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 sind die Autobahnen im Besitz des Bundes. Eine Ausnahme bilden die Autobahnabschnitte, die für die Vervollständigung des 1960 definierten

Nationalstrassennetzes noch gebaut werden müssen (das Nationalstrassennetz wird nicht vor 2023 fertig sein, da namentlich in den Kantonen Bern, Jura und Wallis noch Bauarbeiten für mehrere hundert Millionen Franken pro Jahr anstehen).

Das heisst auch, dass der Viadukt Flamatt Eigentum des Bundes ist und es entsprechend nicht Sache des Kantons ist, den Zustand des Bauwerks aus Sicht der Sicherheit zu beurteilen. Das ASTRA hielt in seiner Antwort fest, dass gewisse Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit möglich seien und dass es die entsprechenden Massnahmen im Rahmen der kommenden Sanierung treffen werde.

Beabsichtigt der Staatsrat, in absehbarer Zeit bei den zuständigen Bundesbehörden zu intervenieren, damit diese zu sicherheitsrelevanten Fragen sowie zur Planung einer neuen Linienführung baldmöglichst Stellung nehmen müssen?

Infolge der Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohner des Viadukts ersuchte das ASTRA im Jahr 2000 den Kanton Freiburg, der damals noch Eigentümer der Nationalstrassenabschnitte auf seinem Boden war, alternative Streckenführungen zu studieren und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der verschiedenen Varianten im Vergleich zum Status quo zu ermitteln. Die Bedingung, den Autobahnanschluss von Flamatt beizubehalten, lässt nur wenig Spielraum bei der Definition von Trassevarianten. Geologische Gegebenheiten, Vorgaben des Umweltschutzes und das Vorhandensein der Eisenbahnlinie schränken die Möglichkeiten zusätzlich ein. Die Beurteilung erfolgte 2003 mithilfe des Instruments NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte). Dabei wird ein Projekt anhand von 39 Indikatoren aus den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft bewertet. Diese Indikatoren werden zum Teil monetarisiert (in Franken), zum Teil quantifiziert (in Punkten) und zum Teil qualitativ (in Worten) dargestellt. Im Falle des Viadukts von Flamatt ergab diese Analyse, dass die Kosten eines neuen Trassees trotz der Vorteile im Bereich des Umweltschutzes unverhältnismässig hoch wären.

Das ASTRA erklärte ausserdem, dass die finanziellen Ressourcen des Bundes wegen der zunehmenden Belastung der Nationalstrassen vordringlich für den Unterhalt des Netzes eingesetzt würden, um die Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer gewährleisten zu können.

Der Staatsrat hat entsprechend nicht die Absicht, in absehbarer Zeit bei den zuständigen Bundesbehörden zu intervenieren, was natürlich nicht heissen will, dass Gespräche mit dem ASTRA über ein neues Trassees zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschlossen sind.

28. Februar 2012