



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Auftrag Kolly Nicolas / Mesot Roland / Kolly Gabriel / Brönnimann Charles MA 4003.13
Page Pierre-André / Schorderet Gilles / Waeber Emanuel / Zadory Michel
Gander Daniel / Schläfli Ruedi

Sanierung der Brücke über die Glane in Autigny

I. Zusammenfassung des Auftrags

Mit dem am 14. Mai 2013 eingereichten und begründeten Auftrag erinnern der Verfasser und die Mitunterzeichner einleitend daran, dass die Brücke, die die Glane in Autigny quert, schon seit mehreren Jahren sanierungsbedürftig ist. Und weiter: Die Brücke ist in einem sehr schlechten Zustand und muss nun dringend saniert werden. Dafür muss die Hauptachse zwischen Le Gibloux und Autigny zeitweilig für den Verkehr gesperrt werden. Diese Schliessung wird schwer zu ertragen sein für zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner sowie für die Landwirte, die einen Umweg von mehr als zehn Kilometern werden auf sich nehmen müssen, um zu ihren Feldern zu gelangen. Auch für den lokalen Handel, der mit weniger Kunden rechnen muss, wird diese Zeit schwierig werden. In einer ersten Phase war geplant gewesen, für die Dauer der Bauarbeiten eine provisorische Brücke zu errichten. Doch diese provisorische Brücke wurde inzwischen gestrichen. Auch die Idee eines entgeltungslosen Baus der provisorischen Brücke durch die Armee musste schliesslich fallen gelassen werden. Die Einsparungen, die mit dem Verzicht der provisorischen Brücke erzielt werden, stehen eindeutig in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen für die betroffene Bevölkerung. Eine Lösung scheint nicht in Sicht: Die verschiedenen Gespräche haben offenbar bis anhin zu keinem Ergebnis geführt. Der Verfasser und die Mitunterzeichner des Auftrags ersuchen deshalb den Staatsrat, wie ursprünglich vorgesehen eine provisorische Brücke bauen zu lassen.

Das Gesuch um ein beschleunigtes Verfahren nach Artikel 174 des Grossratsgesetzes, damit der Grosse Rat den Auftrag in der Junisession 2013 behandeln kann, wurde am 16. Mai 2013 vom Grossen Rat angenommen.

II. Antwort des Staatsrats

2008 sprach der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 7 567 000 Franken für die Sanierung von 17 Kunstbauten auf dem Kantonsstrassennetz, davon 790 000 Franken für die Brücke über die Glane in Autigny.

1996 hatte der Grosse Rat beschlossen, die damalige Gemeindestrasse in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Die spätere systematische Überwachung der Kunstbauwerke des Tiefbauamts (TBA) brachte den besorgniserregenden Zustand der Brücke über die Glane in Autigny zutage. Eine Analyse der Statik zeigte zudem die Notwendigkeit auf, die Verkehrsfläche auf eine mittlere Spur in der Mitte der Brücke zu reduzieren. Der wohl ungenügende Unterhalt des Kunstbauwerks bis zur Übernahme des Bauwerks durch den Staat im Jahr 1997 hat zur Folge, dass die Brücke nicht mehr

saniert werden kann, sondern durch eine neue Brücke ersetzt werden muss. Wegen der ungenügenden Tragfähigkeit der Brücke ist es des Weiteren nicht möglich, die Sanierung in Etappen durchzuführen und diesen Strassenabschnitt mit einer alternierenden Einbahnregelung für den Verkehr offen zu lassen.

Angesichts der Abnutzung der Brücke liess das TBA von einem externen Ingenieur eine Expertise erstellen. Diese kam zum Schluss, dass die äusseren Träger der Brücke lokal dringend verstärkt werden müssen. Die Brücke wird jeden Monat inspiziert.

Projekte werden entsprechend der neuen Praxis der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) bis zur Ausschreibung ausgearbeitet und entsprechend der eingegangenen Offerten verfeinert, um der zuständigen Instanz (Grosser Rat oder Staatsrat, je nach Höhe der Kosten) ein Kreditbegehren (in diesem Fall handelt es sich um einen Zusatzkredit) vorlegen zu können. Das Projekt wurde entsprechend ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt; die Arbeiten wurden im offenen Verfahren öffentlich ausgeschrieben.

Die im Dezember 2010 eingereichten Offerten in der Höhe von rund 1,5 Millionen Franken überstiegen das für diesen Gegenstand vorgesehene Budget und zwangen somit die RUBD und das TBA, Einsparungen vorzusehen. Da aber an dieser Stelle in jedem Fall eine Brücke stehen muss und da es angesichts ihres Zustand unter Berücksichtigung der rechtlichen und technischen Normen keine Alternative zum Abbruch mit anschliessendem Wiederaufbau gibt, waren Einsparungen einzig bei der Organisation der Bauarbeiten möglich (Verzicht auf die provisorische Brücke). Es ist sicherlich sinnvoller, bei den provisorischen Massnahmen statt bei den langfristig ausgerichteten Infrastrukturen zu sparen.

Provisorische Brücke

Angesichts des besorgniserregenden Zustands der Brücke und nach der Prüfung von zahlreichen Varianten musste die Möglichkeit, den Verkehr während der Bauarbeiten auf einer Fahrspur aufrechtzuerhalten, verworfen werden. Eine eigenständige provisorische Brücke neben der Baustelle ist die einzige Möglichkeit, um diesen Strassenabschnitt für die Dauer der Bauarbeiten nicht schliessen zu müssen. Gemäss der Variante «Ohne provisorische Brücke», die 2010 von einem der an der Ausschreibung teilnehmenden Bauunternehmen eingereicht wurde, erlaubt der Verzicht auf die provisorische Brücke Einsparungen von rund 150 000 Franken.

Das TBA ging davon aus, dass die Armee die provisorische Brücke im Rahmen einer Übung gratis bauen könnte. Die Armee war grundsätzlich einverstanden, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Schweizerische Baumeisterverband bzw. die lokale Sektion – also der Freiburgerische Baumeisterverband (FBV) – damit einverstanden ist. Die Stellungnahme des FBV auf die Anfrage des TBA war indes aus Gründen des Wettbewerbs und der Interessen der Baubranche negativ. Das Projekt, das das Hinzuziehen der Armee vorsah, wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Mehrere technische und rechtliche Gründe sprachen für den Verzicht auf eine provisorische Brücke an dieser Stelle:

- > Die Verkehrsbelastung ist tief mit 1500 Fahrzeugen am Tag (ergibt etwa drei Durchfahrten pro Minute zu den Stosszeiten).
- > Die Schliessung ist auf 6 Monate begrenzt, was namentlich durch den Einsatz von vorgefertigten Trägern beim Bau der neuen Brücke erreicht wird.

- > Für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Fahrradfahrerinnen und -fahrer, die Landwirte und das Vieh ist während der Bauarbeiten ein provisorischer Holzsteg vorgesehen. Dieser Steg ist insbesondere für die direkten Anstösser gedacht.
- > Wohl ist die offizielle Umleitung über die Kantonsstrassen im schlimmsten Fall (Anwohner, der sich zum anderen Ufer bei der zwischenzeitlich abgebrochenen Brücke begeben will) etwa 20 km lang. Tatsächlich werden aber die meisten die Gemeindestrasse Les Gondrans benutzen. Damit beträgt der Umweg höchstens 5 km, was bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Verlängerung der Fahrtzeit von 10 Minuten ergibt.
- > Nach Artikel 28 des Strassengesetzes (StrG) ist der Staat verpflichtet, die Gemeindestrasse auf seine Kosten instand zu setzen, sollte sie wegen der Umleitung und der damit verbundenen Mehrbeanspruchung beschädigt werden. Es ist jedoch nicht von bedeutenden Schäden auszugehen, weil der Schwerverkehr mit Ausnahme der Landwirtschaftsfahrzeuge und der Schülertransporte verboten ist. Kommt hinzu, dass die Investitionen in auf Dauer ausgelegte Infrastrukturen (lokale Sanierung einer Gemeindestrasse) ganz allgemein den Investitionen in provisorische Bauwerke (Brücke, die nur während weniger Monate genutzt wird) vorzuziehen sind.
- > Beim Ersatz 2012 der Brücke über die Glèbe in Estavayer-le-Gibloux wurden vergleichbare Massnahmen getroffen, ohne dass dies einen grossen Aufruhr erzeugt hätte – trotz der Nähe eines Privatunternehmens.
- > Es besteht die Gefahr, dass das hier behandelte Projekt Schule macht und dass systematisch der Bau einer provisorischen Brücke verlangt wird, auch wenn es aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht gerechtfertigt ist.
- > Und schliesslich ist daran zu erinnern, dass der Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen nach Artikel 85 StrG Abs. 1 dauernd oder zeitweilig eingeschränkt oder aufgehoben werden kann. Absatz 2 dieses Artikels legt des Weiteren Folgendes fest: *Niemand kann irgendein Recht geltend machen, um sich der Beschränkung oder Aufhebung des Gemeingebrauches zu widersetzen, auch nicht, um davon einen Entschädigungsanspruch abzuleiten.*

Verfahren

Infolge des Entscheids, keine provisorische Brücke zu bauen, wurde das Projekt angepasst. Die Pläne wurden am 28. Februar 2013 genehmigt. Die Gemeinde Autigny reichte beim Kantonsgericht eine Beschwerde gegen die Plangenehmigung ein.

Politische Vorstösse

Dieses Projekt gab Anlass zu mehreren politischen Vorstössen:

- > die Anfrage QA 3128.13 vom 8. März 2013 von Grossrat Nicolas Kolly: Sanierung der Brücke über die Glane in Autigny;
- > die Petition für den Bau einer provisorischen Brücke in Autigny vom 29. April 2013 mit 1322 Unterschriften;
- > mehrere Interventionen der Gemeinde in den Medien, trotz mehrerer Informationssitzungen mit Vertretern der staatlichen Dienststellen und des Gemeinderats;
- > der vorliegende Auftrag vom 14. Mai 2013 von Grossrat Nicolas Kolly und 9 Mitunterzeichnern.

In den Verhandlungen im Plenum vom 16. Mai 2013 zur Dringlichkeitserklärung des Auftrags zeigte sich, dass die Mehrheit des Grossen Rats für die Einrichtung einer provisorischen Brücke während der Bauarbeiten ist.

Aus diesem Grund, um keine Zeit zu verlieren und um seinen guten Willen zu zeigen, schlug der Staatsrat am 28. Mai 2013 die Arbeiten für die Sanierung der Brücke und den Bau einer provisorischen Brücke dem Bewerber mit dem günstigsten Angebot gemäss Offerten vom Dezember 2010 zu. Die finanzielle Deckung muss mit dem verfügbaren Saldo des Kredits, der 2008 für die Sanierung von Kantonsstrassenbrücken gesprochen wurde, gewährleistet werden und kann in das jährliche Investitionsbudget aufgenommen werden.

Die Gemeinde dürfte ihre Beschwerde beim Kantonsgericht zurückziehen, sodass im Frühjahr 2014 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Da nun für die Dauer der Bauarbeiten eine provisorische Brücke gebaut werden soll, ist der vorliegende Auftrag gegenstandslos.

4. Juni 2013