

**Kantonsstrasse 020 – Verbindung zwischen der A1 und der A12**

---

**Anfrage**

Der Kanton Waadt wird im Juni 2010 im Süden von Vers-chez-Perrin das Trasse der Waadtländer Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel von Vers-chez-Perrin und der Freiburger Kantonsgrenze bei Mannens verbessern und ändern.

Diese Korrektur ist nötig, weil die Strasse kurvenreich, eng, bei schlechtem Wetter rutschig und somit gefährlich ist. Auch bei der weiter oben gelegenen Kreuzung bei Mannens ereignen sich immer wieder Unfälle.

Die Einwohnerinnen und Einwohner von Prez-vers-Noréaz sind schon seit Jahrzehnten besorgt wegen der gefährlichen Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse).

Die Anfrage von Charly Brönnimann (QA 3052.07) und das Postulat von Jacques Bourgeois (P 2002.07) hatten die kantonale Politik im Bereich Strassenverkehr zum Gegenstand. Der Staatsrat hat den beiden Grossräten in seiner Botschaft vom 28. August 2007 geantwortet. Seither herrscht Funkstille.

Die Kantonsstrasse 020 ist eine Hauptstrasse und eine wichtige, verkehrsreiche Verbindung zwischen der A1 und der A12.

Schon seit einigen Jahren nimmt der Verkehr auf dieser Strasse exponentiell zu, insbesondere wegen des immer grösser werdenden Fahrzeugparks. Wir stellen mit Erstaunen fest, dass der Kanton Waadt bereits kurz vor der Verwirklichung der Ausbauarbeiten für die Kantonsstrasse 020 auf seinem Gebiet steht, während der Kanton Freiburg, wie es scheint, noch nichts unternommen hat für die Ausarbeitung eines entsprechenden Projekts.

Wir bitten den Staatsrat deshalb, uns über folgende Punkte aufzuklären:

1. Sprachen sich die Kantone Waadt und Freiburg ab, um die Ausbauarbeiten der Kantonsstrasse 020 miteinander abzustimmen?
2. Welches ist der Stand der Vorbereitungsarbeiten im Hinblick auf die Verbesserung des Kantonsstrassentrassees zwischen der Kantonsgrenze bei Mannens und Rosé (einschliesslich der Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz)?
3. Ist bei der Kreuzung von Mannes ein Kreisel vorgesehen?
4. Ist eine Verbreiterung der Strasse (auf 3 oder 4 Spuren) vorgesehen?
5. In den 90er-Jahren wurde die Aufnahme dieser Kantonsstrasse in das Nationalstrassennetz in Betracht gezogen. Wie sieht es heute damit aus?

21. Mai 2010

**Antwort des Staatsrats**

Auf die einzelnen Fragen kann der Staatsrat wie folgt antworten:

1. *Sprachen sich die Kantone Waadt und Freiburg ab, um die Ausbauarbeiten der Kantonsstrasse 020 miteinander abzustimmen?*

Es ist in der Tat so, dass sich das Tiefbauamt des Kantons Freiburg (TBA) und sein Waadtländer Gegenstück (Service des routes, SR-VD) in der Frage dieser Hauptstrasse – Hauptverbindung zwischen der A1 und der A12 – regelmässig austauschten.

Seit 2005 wurde die Zusammenarbeit zwischen den beiden Kantonen verstärkt, um die verschiedenen Bauarbeiten, die auf den beiden Achsen zwischen Freiburg und Payerne (Freiburg–Rosé–Payerne einerseits und Freiburg–Léchelles–Payerne andererseits) vorgesehen sind, zu koordinieren. Angesichts der Verkehrsverlagerungen von einer Achse auf die andere während der Bauarbeiten wird darauf geachtet werden, dass es nicht gleichzeitig bedeutende Baustellen auf beiden Achsen gibt.

Die Arbeiten auf Waadtländer Boden zur Korrektur des Strassenabschnitts zwischen Verschez-Perrin und der Kantonsgrenze wurden 2005/06 vom SR-VD öffentlich aufgelegt. Die Behandlung der Einsprachen und die Enteignungsverfahren dauerten bis 2008. Weil die Gemeinde Trey zuerst die Bauarbeit auf ihrer Ortsdurchfahrt verwirklichen wollte, wurden die ursprünglich für 2009 vorgesehenen Bauarbeiten erst im Jahr 2010 in Angriff genommen.

Beim Neubau der Brücke über die Sonnaz, der für dieses Jahr geplant ist, wird die Sonnaz auf zwei Fahrstreifen überquert werden können. Die Bauarbeiten für den Kreisels beim Knoten Grolley–Misery werden 2011 beginnen (öffentliche Auflage im Juni 2010). Damit wird die Vorgabe, nicht gleichzeitig grosse Baustellen auf beiden Achsen zu haben, eingehalten.

Zur Harmonisierung der Arbeiten für die Verbesserung der Kantonsstrasse 020 (heute: Achse 2100) ist zu sagen, dass eine Absprache zwischen TBA und SR-VD stattfand und dass das TBA bereits gewisse vorbereitende Arbeiten ausgeführt hat. Die geometrischen Normalprofile der beiden Strassen sind kompatibel. Bei der vom Kanton Waadt vorgesehenen Kanalisation ist der künftige Anschluss an die Kanalisation der Freiburger Kantonsstrasse bereits vorweggenommen. Die Kanalisation ist nötig, weil die Strasse durch eine Grundwasserschutzzone (Trinkwasserfassung der Stadt Payerne, Zonen S2 und S3) führt.

2. *Welches ist der Stand der Vorbereitungsarbeiten im Hinblick auf die Verbesserung des Kantonsstrassentrasses zwischen der Kantonsgrenze bei Mannens und Rosé (einschliesslich der Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz)?*

Die Strassenplanung sieht einen Ausbau dieses Kantonsstrassenabschnitts ab 2014 vor. Für den Sektor zwischen Prez-vers-Noréaz und der Kantonsgrenze wurde die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) mit einer verkehrstechnischen Unfallanalyse beauftragt. Diese ist derzeit im Gang. Im Anschluss an diese Studie und die Vorbereitungen, die bis Ende 2010 dauern werden, sollen die Ingenieurleistungen für die Vorstudien und die Projektierung ausgeschrieben werden.

Die genaue Abgrenzung des Projektperimeters wird auf der Grundlage der Vorstudien und der allfälligen Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz erfolgen, deren Zweckmässigkeit noch geprüft werden muss (siehe Bericht Nr. 172 vom 1. Dezember 2009 des Staatsrats an den Grossen Rat zu drei Postulaten, die verschiedene Strassenprojekte zum Gegenstand hatten). Die Ortsdurchfahrt von Grandsivaz wird im Rahmen des Projekts behandelt werden.

2009 wurde in Prez-vers-Noréaz eine vereinfachte Güterzusammenlegung gegründet. Der Staat unterstützt dies und ist als Besitzer der Grundstücke, die für den Bau der Umfahrungsstrasse nötig sind, aktiv in dieser Genossenschaft beteiligt.

3. *Ist bei der Kreuzung von Mannes ein Kreisell vorgesehen?*

Auf der Grundlage der verkehrstechnischen Unfallanalyse und der Vorschläge der bfu sowie der entsprechenden Vorstudien des TBA wird es möglich sein, für jeden Knoten dessen Ausgestaltung zu bestimmen, die angesichts der Strassenfunktion, der Sicherheit und der Erschliessungsqualität am besten geeignet ist.

4. *Ist eine Verbreiterung der Strasse (auf 3 oder 4 Spuren) vorgesehen?*

Derzeit ist es nicht möglich, diese Frage präzise zu beantworten. Im Rahmen des Vorprojekts werden Anlagen für den Landwirtschafts- und Langsamverkehr geprüft und evaluiert werden.

5. *In den 90er-Jahren wurde die Aufnahme dieser Kantonsstrasse in das Nationalstrassennetz in Betracht gezogen. Wie sieht es heute damit aus?*

Der Bund will mit einer Änderung des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz (liegt in der Kompetenz der Bundesversammlung) und der Bundesverordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (vom Bundesrat erlassen) das Nationalstrassennetz und das schweizerische Hauptstrassennetz anpassen.

Im Sommer 2008 hat der Bund einen Bericht in die Vernehmlassung gegeben, in welchem insbesondere vorgeschlagen wird, knapp 400 Kilometer bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Ausserdem soll namentlich die Strasse Payerne–Rosé–Freiburg neu als schweizerische Hauptstrasse eingeordnet werden.

In seiner Stellungnahme vom 30. September 2008 zu diesem Bericht schrieb der Staatsrat insbesondere:

**«[...] ersucht der Kanton Freiburg darum, dass die Strassen «Payerne–Freiburg» und «Murten–Düdingen» nicht in das Hauptstrassennetz, sondern in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden.»**

Bei der Finanzierung im Zusammenhang mit der Änderung des Nationalstrassennetzes und des schweizerischen Hauptstrassennetzes haben die Kantone und der Bund unterschiedliche Auffassungen, die noch ausdiskutiert werden müssen.

Somit kann noch nicht gesagt werden, wann die neu definierten Netze in Kraft treten werden und wie sie ausschauen werden.

Freiburg, den 29. Juni 2010