



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Waeber Emanuel / Flechtner Olivier

2018-GC-101

Zukunft der Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus

I. Zusammenfassung des Postulats

Mit ihrem am 22. Juni 2018 eingereichten und begründeten Postulat ersuchen die Grossräte Emanuel Waeber und Olivier Flechtner den Staatsrat, dem Grossen Rat einen detaillierten Bericht über die Zukunft des Teilstücks der Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus vorzulegen und gegebenenfalls entsprechende Anträge zu formulieren.

Die Grossräte erinnern daran, dass der damalige Grossrat Daniel Brunner am 28. Oktober 2011 eine Anfrage zum Autobahnviadukt Flamatt eingereicht und der Generalrat von Wünnewil-Flamatt im Dezember 2012 eine Resolution an den Staatsrat überreicht hatte. In seiner Antwort führte der Staatsrat aus, dass es nicht Sache des Staatsrats sei, den Zustand des Bauwerks zu beurteilen, da dieses im Eigentum des Bundes sei.

Die Verfasser des Postulats sind allerdings der Meinung, dass die Frage des Viadukts und dessen Streckenführung auch unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Sensebezirks zu betrachten sei und dass nicht unterschätzt werden dürfe, wie sich diese Frage auf die Lebensqualität der Bevölkerung des unteren Sensebezirks auswirkt. Weil im Jahr 2025 ausserdem eine Sanierung des Viadukts durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) fällig sei und somit deren Planung unmittelbar bevorstehe, müsse dringend abgeklärt werden, ob die Sanierungsvariante tatsächlich die sinnvollste Lösung ist bzw. ob eine neue Streckenführung und neue Anschlüsse nicht zweckmässiger wären.

Deshalb wird der Staatsrat mit dem Postulat eingeladen, für nachfolgende Punkte eine Machbarkeitsstudie mit Kostenkalkulation in Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Kanton Bern vorzunehmen:

1. Ausbau des bestehenden Rastplatzes der Autobahn A12 in Fillistorf zu einer Ein- und Ausfahrt (Ableitung des Verkehrs nach Norden und Süden);
2. unterirdische Führung der Autobahn A12 ab Fuchsenlochrain (596 m ü. M.) bis Oberflamatt (550 m ü. M.) und Rückbau des derzeit bestehenden oberirdischen Teilstücks in eine Landwirtschaftszone;
3. Untertunnelung der bestehenden Ein- und Ausfahrt der Autobahn in Flamatt;
4. Erstellung eines rund 3 km langen Zubringertunnels zwischen Ried und Fillistorf für den Strassenverkehr aus dem Sense-Oberland zwecks Entlastung des Durchgangsverkehrs in Düdingen und Schmitten;
5. Abschätzung der Auswirkungen der möglichen Varianten auf die Verkehrsflüsse in Flamatt, Schmitten und Düdingen und soweit möglich auch in Neueneegg.

II. Antwort des Staatsrats

1. Eine multimodale Politik

Der Kanton Freiburg kennt schon seit einigen Jahren ein grosses Bevölkerungswachstum, was mit einer stark steigenden Mobilität und einer deutlichen Zunahme der Verkehrsbelastung einhergeht. Um diesem Anstieg zu begegnen, hat der Staatsrat eine multimodale Strategie definiert, die in Bezug auf die Kosten, die Reisezeiten, die Transportkapazitäten und die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Folgen die grösstmögliche Effizienz anstrebt. Dies bedingt die Erhöhung des Anteils des öffentlichen und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr – in erster Linie über raumplanerische Massnahmen und in zweiter Linie über eine Optimierung des Angebots für die verschiedenen Mobilitätsformen. Dieser Wille ist auch im neuen kantonalen Richtplan (KantRP) festgehalten, der für die kombinierte Mobilität insbesondere folgende Ziele definiert:

- > Stärkung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Pendlerfahrten;
- > Erhöhung der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Strecke;
- > Ermutigung der Bevölkerung, für kurze Strecken den Langsamverkehr vorzuziehen.

Parallel dazu sieht der kantonale Richtplan die Entwicklung der Strassenachsen vor, vor allem der Achsen, auf denen der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf absehbare Zeit das effizienteste Fortbewegungsmittel bleibt.

1.1. Anlagen und Ausbau des Kantonsstrassennetzes

Die Überlegungen zu den Mobilitätsinfrastrukturen verfolgen zunehmend einen multimodalen Ansatz. Die mit dem Postulat gestellten Fragen sind denn auch vor dem Hintergrund dieser gesamtheitlichen Herangehensweise zu sehen. Das heisst etwa, dass die Entwicklung der Strasseninfrastrukturen auch vom Entwicklungspotenzial des öffentlichen Verkehrsangebots und des Langsamverkehrs abhängt. In diesem Rahmen will der Staatsrat sicherstellen, dass die bestehenden Strasseninfrastrukturen bewahrt, unterhalten und angepasst werden und dass das Strassennetz bei Bedarf ausgebaut wird. Bei der Entwicklung des Strassennetzes geht es vor allem darum, die Zentren der am stärksten von den Verkehrsimmissionen betroffenen Gemeinden vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Als Beispiel können verschiedene Projekte und Verwirklichungen im oder für das Sensebezirk genannt werden:

- > Das Projekt für die Verbindung Birch–Luggiwil in Düdingen ist gegenwärtig Gegenstand von Verhandlungen mit den betroffenen Bundesämtern; diese Verhandlungen stehen vor dem Abschluss. Mit diesem Projekt, das vom Bund geführt und vom Kanton unterstützt wird, soll der Autobahnanschluss entlastet und der Zugang zum strategischen Sektor «Birch und Bahnhof» sichergestellt werden.
- > 2009 verabschiedete der Grosse Rat ein Dekret für einen Verpflichtungskredit von 9 Millionen Franken für Vorprojektstudien und Landerwerb mit Blick auf die Verwirklichung der Umfahrungsstrasse von Düdingen. In der Folge wurden zwei Trassevarianten geprüft. Die Verwirklichung dieses Projekts wird jedoch zu einem späteren Zeitpunkt wiederaufgenommen werden müssen.
- > Zwischen Marly und Matran ist der Bau einer Brücke und einer Umfahrungsstrasse zur Verbesserung des Zugangs zur Autobahn A12 vorgesehen. Von diesem Projekt werden auch die Bewohnerinnen und Bewohner des oberen und mittleren Sensebezirks profitieren, namentlich wenn sie in Richtung Waadt, Genf oder Wallis fahren.

- > Am 25. Juni 2018 genehmigte der Grosse Rat das Kreditbegehren von gut 10 Millionen Franken für die Sanierung und Neugestaltung des Kantonsstrassenabschnitts zwischen Riederberg und Bösing. Die Bauarbeiten laufen seit Herbst 2018.
- > Der Ausbau der Strasse zwischen Tafers und Alterswil ist Gegenstand eines Projekts, das in Partnerschaft mit den Gemeindebehörden von Alterswil ausgearbeitet worden ist.
- > Die Gemeinde Wünnewil-Flamatt hat in enger Zusammenarbeit mit den staatlichen Dienststellen ein Valtraloc-Konzept ausgearbeitet, das Ende 2019 öffentlich aufgelegt werden soll.

Mit der Verwirklichung des Konzepts in Flamatt wird der Rückstau des Verkehrs auf der Autobahn erheblich reduziert werden können; denn die Studien haben gezeigt, dass dieses Phänomen auf die zahlreichen Einmündungen in die Ortsdurchfahrt von Flamatt und auf die unbefriedigenden Knoten zurückzuführen ist.

1.2. Entwicklung des öffentlichen und des Langsamverkehrs im Sensebezirk

Die öffentliche Hand hat beträchtliche Mittel in die Verbesserung des Bahnangebots (Frequenz und Kapazität) investiert. So wurde etwa im Jahr 2009 der Halbstundentakt auf der S-Bahn-Linie S1 Fribourg/Freiburg–Bern eingeführt und am 9. Dezember 2018 der Halbstundentakt in die Abendstunden (bis Mitternacht) ausgeweitet. Seit diesem Datum hält zudem der RegioExpress (RE), der jede Stunde zwischen Bulle, Fribourg/Freiburg und Bern verkehrt, in Düdingen. Im Übrigen plant der Kanton die Einführung des Viertelstundentakts im Bahnperimeter der Agglomeration (Horizont 2025). Schmiten wird damit viermal in der Stunde mit Freiburg verbunden sein, Düdingen gar sechsmal (einmal mit dem RE Bulle–Bern, einmal mit dem RE Lausanne–Bern und viermal mit der S-Bahn). Beim öffentlichen Strassenverkehr hat der Sensebezirk im Dezember 2016 von einem beträchtlichen Ausbau und einer Optimierung des Busangebots profitiert. Im Sinne eines gesamtheitlichen Ansatzes der Mobilität und unter Berücksichtigung der Entwicklung der Bahn wird das öffentliche Strassenverkehrsangebot optimiert und an das ausgebaute Bahnangebot angepasst werden müssen.

Der Staatsrat will auch das Velonetz im Kanton Freiburg ausbauen, um einerseits den Personen, die das Velo benützen möchten, diese Möglichkeit zu geben, und andererseits die Strasse zu entlasten. In den grossen Sensler Gemeinden wurden folgende Veloverbindungen auf den Kantonsstrassen verwirklicht:

- > Tafers: 3550 m, davon 1050 m als Radweg;
- > Düdingen: 2450 m, davon 200 m als Radweg;
- > Tentlingen und Giffers: 1950 m;
- > Plaffeien und Plasselb: 2500 m;
- > Wünnewil-Flamatt: 1650 m, davon 700 m als Radweg;
- > Bösing: 750 m.

Darüber hinaus beabsichtigt der Staatsrat, in den kommenden Jahren im ganzen Kanton, wenn auch vorrangig auf den Achsen mit dem grössten Verlagerungspotenzial, die Veloverkehrsanlagen zu verwirklichen, die in der kantonalen Zweiradplanung (Sachplan Velo, den der Staatsrat am 10. Dezember 2018 angenommen hat) vorgesehen sind.

2. Viadukt Flamatt, Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus, alternative Streckenführungen

Zwischen 1993 und 1997 wurde der Viadukt Flamatt für rund 19 Millionen Franken komplett instand gestellt. Der Abschnitt Düdingen–Flamatt wurde zwischen 2003 und 2004 renoviert und angepasst (110 Millionen Franken) und der Abschnitt Flamatt–Bümpliz zwischen 2007 und 2008 (rund 100 Millionen Franken). Seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 ist der Bund alleine für die Nationalstrassen zuständig. Derzeit sieht das ASTRA vor 2030 keine Unterhaltsarbeiten für den Viadukt oder ganz allgemein für den Abschnitt Düdingen–Flamatt vor.

Eine allfällige Anpassung des Trassees der A12, die den Viadukt überflüssig machen würde, wurde bereits 2003 geprüft. Im Rahmen dieser Studie wurden mehrere mögliche Streckenführungen mit dem Instrument NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) analysiert. Dabei zeigte sich, dass die geologischen Gegebenheiten und ökologischen Vorgaben, das Vorhandensein der Eisenbahnlinie und die Notwendigkeit, den Autobahnanschluss von Flamatt aufrechtzuerhalten, die Möglichkeiten deutlich einschränken und dass eine Änderung der Streckenführung unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würde. 2009 hob eine Verkehrsstudie für den unteren Sensebezirk, die das Tiefbauamt (TBA) in Auftrag gegeben hatte und die mehrere Varianten verglich¹, die nachteilige Umweltauswirkungen und das äusserst schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Versetzung der A12 hervor.

3. Antwort auf das Postulat

Das ASTRA liess als Eigentümer des Viadukts, der A12 und der Autobahnanschlüsse wissen, dass der Unterhalt des bestehenden Netzes für ihn Priorität habe und bedeutende Unterhaltsarbeiten Gegenstand von umfassenden Analysen seien, die auch Neubauten einschliessen können, falls diese längerfristig eine positive Gesamtbilanz aufweisen. Weiter gab das ASTRA bekannt, dass es wegen der begrenzten Ressourcen und gestützt auf die Ergebnisse der bereits durchgeführten Studien keine Studie im Sinne der Grossräte Emanuel Waeber und Olivier Flechtner begleiten könne. Es gibt nämlich kein neues Element, das die Schlussfolgerungen der im Punkt 2 erwähnten Studien (schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis und grosse Umweltbelastung) in Frage stellen würde.

Dessen ungeachtet hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) beschlossen, zunächst eine multimodale Mobilitätsstudie (individuelle motorisierte Mobilität, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr) für den Sensebezirk durchzuführen. Diese Studie wird sich auf die vom TBA in Auftrag gegebene Verkehrsstudie von 2009 stützen und deren Resultate durch die Analyse der Auswirkungen der Inbetriebnahme der Poyabrücke sowie der vergangenen und künftigen Entwicklungen beim öffentlichen und beim Langsamverkehr ergänzen. In Absprache mit dem Oberamtmann des Sensebezirks, vor dem Hintergrund der kürzlich erfolgten Einführung der obligatorischen Regionalplanung im RPBG und infolge des Inkrafttretens des neuen kantonalen Richtplans wird die Studie zudem ganz besonders den Studien Rechnung tragen, welche die Region mit der Unterstützung des Kantons für die Revision des regionalen Richtplans Sense und für die Regionalplanung der Arbeitszonen durchführen wird. Das bedeutet, dass sich der Studienstart etwas hinauszögern wird, weil sichergestellt werden soll, dass die Prioritäten der Region für die Arbeitszonen berücksichtigt werden. Eine Studie für Trasseekorrekturen und weitere Ausbauarbeiten, so

¹ Tiefbauamt Kanton Freiburg: Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk. Schlussbericht, Februar 2009.

wie dies die Verfasser des Postulats fordern, wird allenfalls im Anschluss daran und in Abhängigkeit von den Schlussfolgerungen der multimodalen Mobilitätsstudie durchgeführt werden können.

Aus den dargelegten Gründen schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat vor, das Postulat aufzuteilen und:

- > die Punkte 1, 4 und 5, die Gegenstand der Mobilitätsstudie für den Sensebezirk sein werden, anzunehmen;
- > die Punkte 2 und 3 aus den im Kapitel 3 genannten Gründen abzulehnen.

25. März 2019