



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Glasson Benoît  
Kreuzung «Gérignoz» in Sorens

2019-CE-221

### I. Anfrage

Die Kreuzung «Gérignoz» unterhalb des Dorfes Sorens (Kantonsstrasse Freiburg–Bulle, Achse 1300) ist aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch.

Deshalb gelangte die Gemeinde Sorens an das Amt für Mobilität und machte sich dafür stark, dass bei diesem Knoten ein Kreisel eingerichtet werde, um die Sicherheit zu verbessern.

Das Amt führte darauf im November 2016 eine Analyse durch und kam zum Schluss, dass dieser Knoten nicht gefährlich sei, weil die Polizei in einem Zeitraum von 5 Jahren «nur» 5 Unfälle erfasst habe, die mittlere Geschwindigkeit von 85 % der Fahrzeuge auf der Route Principale 85 km/h betrage, die Wartezeit bei maximal 60 Sekunden liege und der Knoten Vorsortierstreifen habe.

Die Verkehrsbelastung beträgt 5000 Fahrzeuge pro Tag auf der Kantonsstrasse und 3500 Fahrzeuge pro Tag auf der Route Principale. Das Amt für Mobilität liess wissen, dass es nicht gegen die Einrichtung eines Kreisels sei, sofern die Kosten von der Gemeinde Sorens übernommen werden. Ich verweise in diesem Zusammenhang darauf, dass die Gemeinde bereits den kostspieligen Unterhalt der Route Principale zwischen dem unteren Teil von Sorens und der Gemeinde Le Châtelard sicherstellt, weil der Staat nicht bereit ist, diese Strasse zu übernehmen.

Meine persönliche Einschätzung und die der anderen Benützerinnen und Benützer dieser Strasse deckt sich nicht mit der des Amts für Umwelt: Vor Ort wird man sich unmittelbar gewahr, dass hier schnell gefahren wird und die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 km/h bestätigt, dass dies nicht bloss ein Gefühl ist. Zahlreiche kleinere Unfälle wurden nicht gemeldet. Seit 2016 gab es zudem mehrere bedeutende Unfälle, in denen sowohl Autos als auch Motorräder verwickelt waren, wobei in einem Fall Fahrerflucht begangen wurde. Fahrzeuge auf den Vorsortierstreifen behindern die Sicht der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, die in die Kantonsstrasse einbiegen wollen. Es mag sein, dass die Wartezeit höchstens 60 Sekunden beträgt, doch ist es oft riskant, diese Kantonsstrasse mit dem Velo zu queren.

Wenn ich darauf bestehe, dass der Staat die Sache in die Hand nimmt, dann darum, weil dieser Knoten an den Gemeindeversammlungen in Sorens regelmässig thematisiert wird. Vor ein paar Jahren wurde der Knoten Marsens-Echarlens, der ganz in der Nähe und ebenfalls auf der Achse 1300 liegt, zu einem Kreisel umgebaut, aber erst, nachdem sich ein tödlicher Unfall ereignet hatte und Grossrat Jean-Louis Romanens (CVP Sorens) beim Staatsrat interveniert ist.

- > Wollen und können wir zuwarten, bis sich eine Tragödie ereignet, bevor wir handeln, wo doch die Verkehrssicherheitspolitik die «Vision Zero» verfolgt? In unserem Kanton wurden schon ganz andere Ausbauarbeiten präventiv durchgeführt.

- > Ist der Staat entsprechend bereit, diesen Knoten anzupassen?

6. November 2019

## II. Antwort des Staatsrats

Die Gemeinde Sorens schrieb der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) am 6. Oktober 2016 einen Brief, der die Kreuzung «Gérignoz» zum Gegenstand hatte. Darin ersuchte sie den Staat, den Knoten, der ausserhalb der Ortschaft liegt und bei dem die Route Principale (Gemeindestrasse von Sorens) in die Kantonsstrasse Freiburg–Bulle (Achse 1300) mündet, als Kreisell umzubauen.

Eine detaillierte Analyse des Amts für Mobilität (MobA) von Ende 2016 / Anfang 2017 ergab Folgendes:

- > Die Kreuzung «Gérignoz» umfasst:
  - > zwei Vorsortierstreifen auf der Kantonsstrasse für das Linksabbiegen, einer in Richtung Sorens und einer in Richtung der ARA Vuippens;
  - > ein Verzögerungsstreifen auf der Kantonsstrasse für das Rechtsabbiegen in Richtung Sorens;
  - > eine Kreuzungsspur von Sorens in Richtung Bulle.
- > Die Verkehrszählungen im Rahmen der fünfjährigen Kampagne von 2015 auf der Höhe von Gumefens (Gemeinde Pont-en-Ogoz) ergaben eine Verkehrsbelastung von 5000 Fahrzeuge/Tag.
- > Die Verkehrszählungen in der Woche vom 21. November 2016 in der Nähe der Kreuzung «Gérignoz» hatten als Resultat eine Verkehrsbelastung von 3500 Fahrzeuge/Tag auf der Gemeindestrasse.
- > Am 24. November 2016 wurde das Verkehrsaufkommen von 7.00 bis 8.00 Uhr und von 17.00 bis 18.00 Uhr stichprobenartig gemessen, um die Leistungsfähigkeit des Knotens gemäss VSS-Norm 40 022 «Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit; Knoten ohne Lichtsignalanlage» abzuschätzen; dabei kam heraus, dass die Kapazität «sehr gut» ist und dass die theoretische Wartezeit bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse weniger als 15 Sekunden beträgt.
- > Die Beobachtungen vom 24. November 2016 erlaubten es zudem, die tatsächliche mittlere Wartezeit bei der Einmündung in die Kantonsstrasse für die Fahrzeuge, die von Sorens her kommen, zu bestimmen: Die tatsächliche Wartezeit betrug im Durchschnitt weniger als 20 Sekunden (der gemessene Höchstwert lag bei 50 Sekunden).
- > Die Sichtbedingungen bei den beiden Knotenzufahrten ohne Vortritt entsprechen den Vorgaben der VSS-Norm 40 273a «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene».
- > Vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2016 registrierte die Kantonspolizei fünf Unfälle.<sup>1</sup>
- > Die Kreuzung «Gérignoz» ist daher nicht als gefährlich einzustufen, obwohl die Geradlinigkeit der Route Principale zu überhöhten Geschwindigkeiten führen kann.

---

<sup>1</sup> Von der Polizei nicht erfasst werden Unfälle, die kein polizeiliches Eingreifen erforderten und nur zu Sachschäden führten.

Es sei auch hervorgehoben, dass dieser Knoten aufgrund des Ausbaugrads, der Zweckbestimmung und der Verkehrsdichte in die Kategorie 2 nach Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG)<sup>2</sup> eingeteilt wurde. «In die Kategorie wird eine Strasse eingeteilt, die allen Benützern offensteht und deren massgebliche Belastung grösser als 6000 Fahrzeuge ist» (Art. 14 ARStrG).

Entsprechend teilte der Staat der Gemeinde Sorens mit Schreiben vom 18. April 2017 mit, dass die Analyse der Funktionsweise und der Sicherheit des Knotens keine Sanierung durch den Staat rechtfertige.

Die Situation scheint sich seit dieser Analyse nicht wesentlich verändert zu haben: Zwischen dem 1. Januar 2017 und dem 31. Dezember 2018 wurde bei der Kreuzung «Gérignoz» ein einziger Unfall (am 19. November 2017) von der Kantonspolizei registriert. Dieser hatte nichts mit der Konfiguration der Kreuzung zu tun, sondern wurde durch eine Fahrweise verursacht, die den Strassenverhältnissen (Nässe, Eis, Kies, Laub usw.) nicht angepasst war. Was die Verkehrsbelastung auf dieser Achse betrifft, so ist es noch zu früh, um einen Trend, in welche Richtung auch immer, zu definieren. Tatsächlich ist die fünfjährige Kampagne für 2020 derzeit im Gang.

Um die Funktion der Kantonsstrassen, die darin besteht, den allgemeinen Durchgangsverkehr zu gewährleisten, sicherzustellen, ist es für den Staat nicht denkbar, auf einer Kreuzung ausserorts den Kreisverkehr einzuführen, ohne dass deren Gefährlichkeit erwiesen ist. Darüber hinaus ist der Kreisverkehr nicht unbedingt die beste Lösung und garantiert keine Verringerung der Unfallzahlen; die Art der Unfälle ändert sich zwar, doch nimmt deren Zahl nicht unbedingt ab.

Es sei daran erinnert, dass die Finanzierung und der Umbau in einen Kreis der Kreuzung Echarlens-Marsens als Folge der Anfrage Jean-Louis Romanens von 2004 (Anfrage 749.04) nach der Überprüfung durch die zuständigen staatlichen Dienststellen der Notwendigkeit der Sanierung in die *Botschaft Nr. 286 zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für die Sanierung gefährlicher Kreuzungen auf dem Kantonsstrassennetz* integriert wurden. Die Arbeiten wurden 2011 verwirklicht, mit einer verstärkten Finanzierung durch den Staat. Grundlage dafür war Artikel 62 ARStrG, der Folgendes vorsieht: «Liegt die wichtigste Ortschaft einer Gemeinde nicht an einer Kantonsstrasse, so gehen die Kosten für die Sanierung der Einmündung zu Lasten der kantonalen Strassenrechnung, auch wenn die Einmündung auf dem Gebiet einer andern Gemeinde liegt. Es wird jedoch nur eine einzige Einmündung pro Kantonsstrasse berücksichtigt.» Diese Bestimmung kann auch für die Gemeinden Sorens und Le Châtelard zur Anwendung kommen, die beide über die Kreuzung «Gérignoz» erschlossen sind. Voraussetzung ist aber, dass die Sanierung vom Staat als nötig beurteilt wird.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen kommt der Staatsrat zu den einzelnen Fragen.

- > *Wollen und können wir zuwarten, bis sich eine Tragödie ereignet, bevor wir handeln, wo doch die Verkehrssicherheitspolitik die «Vision Zero» verfolgt? In unserem Kanton wurden schon ganz andere Ausbauarbeiten präventiv durchgeführt.*

Bei dem, was der Staat unternimmt, muss er sich auf möglichst objektive Kriterien stützen. Wie bereits erwähnt, ergab die Analyse des MobA, dass die Kreuzung «Gérignoz» nicht besonders gefährlich ist. Der Umbau eines Knotens in einen Kreis ist aber keine effiziente Massnahme,

---

<sup>2</sup> Laut Artikel 12 (Grundsatz) des Ausführungsreglements zum Strassengesetz werden die Kantons- und Gemeindestrassen «nach ihrer Zweckbestimmung und nach der Verkehrsdichte in die Kategorie 1–4 eingeteilt. Aufgrund dieser Kategorien werden die Bedingungen für eine Zu- oder Ausfahrt festgelegt.»

wenn nicht erwiesen ist, dass sie nötig und die beste Lösung ist.

> *Ist der Staat entsprechend bereit, diesen Knoten anzupassen?*

Die Situation scheint sich seit der Analyse des MobA Ende 2016 / Anfang 2017 nicht wesentlich verändert zu haben (siehe weiter oben). Die Anfrage von Grossrat Glasson wurde dessen ungeachtet dem Sicherheitsbeauftragten für die kantonale Strasseninfrastruktur beim Tiefbauamt (TBA) unterbreitet. Auch wurde die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) damit beauftragt, die Situation zu analysieren und gegebenenfalls Massnahmen vorzuschlagen. Nach Analyse empfiehlt die BFU, den Knoten leicht anzupassen, um die Lesbarkeit und die Sicherheit zu verbessern. Das heisst, ein vollständiger Um- oder Ausbau ist nicht nötig. Um die von der BFU vorgeschlagenen Massnahmen zu verwirklichen, wird das TBA jedoch ein Strassenprojekt erstellen müssen.

*10. März 2020*