



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Kolly Gabriel / Jordan Patrice

2021-CE-57

Wann wird die Strasse Corbières–Villarvolard saniert?

I. Anfrage

Die Strasse zwischen den Dörfern Corbières und Villarvolard ist in einem beklagenswerten Zustand und muss dringend saniert werden. Diese Arbeiten werden sowohl von den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde als auch von den vielen Pendlerinnen und Pendlern, die diese Strasse täglich benutzen, sehnlichst erwartet.

Das Hinzufügen der im Projekt vorgesehenen Radwege ist nötig, um diese Achse, die vor allem in den Sommermonaten von zahlreichen Velofahrerinnen und -fahrern benutzt wird, sicher zu machen. Im Projekt ist auch ein von der Gemeinde finanzierter Fussweg vorgesehen. Die Einwohnerinnen und Einwohner sehen dieser Langsamverkehrsverbindung schon seit der Fusion 2011 von Villarvolard und Corbières entgegen. Die ungenügende Erschliessung von Villarvolard durch den öffentlichen Verkehr zwingt die Einwohnerinnen und Einwohner regelmässig dazu, dem Strassenrand entlang bis zu Corbières zu laufen, um dort den Bus zu nehmen.

Die Gemeinde Corbières wurde in den letzten 9 Jahren mehrmals wegen verschiedener Fragen im Zusammenhang mit diesem Projekt kontaktiert und wurde vor knapp 2 Jahren im Rahmen einer Vorprüfung angehört. Seither herrscht Funkstille.

Wir stellen dem Staatsrat darum folgende Fragen:

1. Wann werden diese Arbeiten durchgeführt? Wurde ein Zeitplan definiert für die verschiedenen administrativen Schritte, die zu unternehmen sind?
2. Wie erklärt der Staatsrat die Tatsache, dass die Verwirklichung eines solchen Projekts mehr als 10 Jahre dauert?
3. Wie werden Sanierungsarbeiten priorisiert? Welche Kriterien haben mehr Gewicht, die Verkehrssicherheit oder der Zustand der Strasse?

10. Februar 2021

II. Antwort des Staatsrats

1. *Wann werden diese Arbeiten durchgeführt? Wurde ein Zeitplan definiert für die verschiedenen administrativen Schritte, die zu unternehmen sind?*

Nach einigen Anpassungen, die hauptsächlich mit dem von der Gemeinde geplanten Fussweg und dem Standort der kommunalen Sammelstelle zusammenhängen, wurde das Projekt für die Veloverkehrsanlage im April 2019 zur Vorprüfung vorgelegt.

Sobald die während der Vorprüfung aufgeworfenen Punkte, die sich hauptsächlich auf das Trasse des Fusswegs beziehen, im Einvernehmen mit der Gemeinde geklärt sind, kann das Projekt öffentlich aufgelegt werden. Eine Auflage vor dem Sommer 2021 ist durchaus denkbar. Nach der Ausschreibung der Bauarbeiten wird der Staatsrat dem Grossen Rat einen Objektkredit beantragen. Sofern während der öffentlichen Auflage des Projekts keine Einsprachen eingereicht werden und der Kredit vom Grossen Rat genehmigt wird, werden die Arbeiten voraussichtlich im Sommer 2022 beginnen können.

2. *Wie erklärt der Staatsrat die Tatsache, dass die Verwirklichung eines solchen Projekts mehr als 10 Jahre dauert?*

Die Hauptschwierigkeiten dieses scheinbar einfachen Projekts liegen bei der Streckenführung und der finanziellen Aufteilung zwischen Staat und Gemeinde für den Fussweg, dem Zugang zur neuen kommunalen Sammelstelle (deren Standort letztlich ausserhalb des Perimeters des Projekts für die Veloverkehrsanlage verlegt wurde) und dem notwendigen Landerwerb in der Nähe der an die Fahrbahn grenzenden Gebäude. Das Projekt wurde mehrmals überarbeitet, um diesen sich ändernden Schwierigkeiten vor der Vorprüfung im Jahr 2019 Rechnung zu tragen.

Ganz allgemein können Strassenprojekte deshalb lange dauern, weil die Projektleiter beim Tiefbauamt (TBA) mehrere Projekte parallel betreuen. Abhängig von der Entwicklung und den Meilensteinen der Projekte, für die ein Projektleiter zuständig ist (Ausschreibung des Ingenieurauftrags gemäss Submissionsrecht, Vorprüfung des Projekts, öffentliche Auflage des Projekts, Behandlung von Einsprachen, Vorbereitung des Dossiers für dessen Genehmigung, Ausschreibung der Arbeiten, Abfassung der Botschaften zuhanden der Entscheidungsbehörde betreffend die finanziellen Aspekte, Behandlung von eventuellen Beschwerden und Enteignungen, Begleitung und Behandlung der Nachforderungen der Planer und Unternehmen usw.), leiden bestimmte Dossiers darunter, dass die anderen Dossiers, um die sich derselbe Projektleiter kümmert, eine hohe Arbeitslast verursachen. Wenn diese Situation zum Nachteil eines oder mehrerer anderer Projekte andauert, kann sich ein Wechsel des Projektleiters aufdrängen; dies geht allerdings nicht ohne Reibungsverlust, weil der neue Projektleiter die Geschichte des Dossiers nicht so gut kennt und er die Beziehungen mit den Partnern, insbesondere den Gemeinden, zuerst wieder aufbauen muss. Wenn sich ein Projekt über einen grossen Zeitraum erstreckt, können zudem die einschlägigen Gesetze, Vorschriften, Normen und Standards in der Zwischenzeit Änderungen erfahren, worauf das Projekt an diese Entwicklungen angepasst werden muss. Die Änderungen der Zonennutzungen und die Entwicklung der bebauten Umgebung sind ebenfalls Elemente, die dazu führen können, dass ein Projekt weiterentwickelt wird bzw. werden muss.

3. *Wie werden Sanierungsarbeiten priorisiert? Welche Kriterien haben mehr Gewicht, die Verkehrssicherheit oder der Zustand der Strasse?*

Bei der Prioritätenordnung für die Sanierung von Kantonsstrassenabschnitten ist nach Art der Arbeiten zu unterscheiden.

Die Rangfolge beim *baulichen Unterhalt* (Austausch der Deckschichten ohne Verbreiterung der Fahrbahn über den öffentlichen Grund hinaus, keine öffentliche Auflage) wird auf Grund der folgenden Kriterien festgelegt:

1. Zustand der Fahrbahn (Klassifizierung des Bedarfs nach Abschnitten gemäss der fünfjährlich durchgeführten Bestandesaufnahme des Fahrbahnzustands) und der Kunstbauten wie Brücken oder Stützmauern (gemäss der systematischen Erhebung);
2. Notwendigkeit, den Strassenlärm mit lärmarmen Strassenbelägen zu reduzieren;
3. die Möglichkeit der Integration von einem oder zwei Radstreifen mit Verbreiterung der Fahrbahn innerhalb der bestehenden kantonalen öffentlichen Sache.

Neben den vom Grossen Rat beschlossenen Grossprojekten (z. B. die sieben Umfahrungsstrassen oder die Strassenverbindung Marly–Matran), wird die Prioritätenordnung der *Strassenausbauprojekte* (mit Ausschreibung) auf der Grundlage des technischen Bedarfs des Kantonsstrassennetzes bestimmt, der sich in mehrere Themen unterteilen lässt:

- > Verkehrssicherheit: Eliminierung von gefährlichen Stellen;
- > Verbesserung der Mobilität: Veloverkehrsanlagen, Anpassung des Lichtraumprofils, Anpassung von Knoten, Aufhebung von Bahnübergängen;
- > Vorgaben der Bundesgesetzgebung: Strassenlärmsanierung des Netzes, Einhaltung des BehiG bei Bushaltestellen, Belastbarkeit der kantonalen Kunstbauten für 40-Tonnen-Fahrzeuge, Anpassung der Strassenentwässerung an die Umweltschutzvorgaben, teilweise mit Retention vor dem Vorfluter;
- > Wille der Gemeinden, städtebauliche Arbeiten an einer Kantonsstrasse vorzunehmen: Aufwertung der Ortsdurchfahrt, Fussgängerstreifen, Verlegung oder Neubau von Bushaltestellen, neuer Anschluss oder Umbau eines bestehenden Knotens;
- > Umwelt: Beseitigung von Konflikten zwischen einer Kantonsstrasse und den Gewässerschutzzonen für die Trinkwasserfassung.

Hätte nicht der Wunsch bestanden, eine Veloverkehrsanlage in das Projekt zu integrieren, woraus wiederum die Idee entstand, eine Fussgängerverbindung zu schaffen, wäre die Fahrbahn des Abschnitts Corbières–Villarvolard Gegenstand eines *baulichen Unterhalts* gewesen. Weil der Strassenabschnitt aber ausgebaut werden soll, verzichtete das TBA darauf.

4. Mai 2021