



## **Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**

Anfrage Christian Ducotterd

QA 3070.12

### **Strassenverbindung Liaison zwischen der Strasse Belfaux–Freiburg und der Strasse Courtepin–Freiburg**

#### **I. Anfrage**

Vom Norden führen zwei wichtige Achsen in die Stadt Freiburg; die eine kommt von Belfaux und die andere von Courtepin. Diese beiden Strassen waren über die Gemeindestrasse in Granges-Paccot miteinander verbunden, dank der sich die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker aus der Region Belfaux in das St. Leonhard- oder das Burgquartier begeben konnten. Diese Strasse verband ausserdem Courtepin mit Givisiez und Corninboeuf. 1998 wurden auf dieser Strasse bedeutende verkehrsberuhigende Massnahmen getroffen, weil ein Teil der anliegenden Grundstücke in der Zwischenzeit überbaut worden war. Die Folge war eine erhebliche Verlagerung des Verkehrs auf die Gemeindestrasse in La Sonnaz.

Auf der Gemeindestrasse in Granges-Paccot wurde kürzlich eine Tempo-30-Zone eingeführt. Seitdem fehlt für die Agglomeration eine praktikable Verbindung zwischen den beiden weiter oben erwähnten Strassen. Mit der Inbetriebnahme der Poyabrücke wird es aber noch wichtiger sein, eine solche Verbindung zu haben. Die neue Situation hat die Verkehrsverlagerung auf die Gemeindestrasse in La Sonnaz in Richtung Belfaux (und in umgekehrter Richtung) deutlich verstärkt.

Die Gemeindestrasse in La Sonnaz ist nicht für ein derart grosses Verkehrsaufkommen gedacht. Kommt hinzu, dass es sich um Durchgangsverkehr handelt. Die Gemeinde La Sonnaz hat direkt an der Strasse Wohnquartiere entwickelt. Damit besteht eine erhebliche Unfallgefahr für die Automobilisten und die Fussgänger.

Mit der Erhöhung der Verkehrslast hat sich auch der Zustand der Fahrbahn stark verschlechtert, was für die Gemeinde La Sonnaz hohe Kosten zur Folge hat.

Wir stellen mit anderen Worten fest, dass die getroffenen Massnahmen andere Probleme verstärkt und die Risiken auf anderen Abschnitten erhöht haben.

Es ist auch offensichtlich, dass sich die Situation noch verschärfen wird, wenn weitere verkehrsberuhigende Massnahmen auf den genannten Strassen getroffen werden.

1. Welche Massnahmen gedenkt der Staatsrat zu treffen, damit die Automobilisten von der Strasse Belfaux–Freiburg zur Strasse Courtepin–Freiburg gelangen können, wenn die Poyabrücke in Betrieb genommen wird und das Verkehrsaufkommen zunimmt.
2. Ist eine Übernahme der Strasse Belfaux–La Sonnaz durch den Kanton denkbar?

3. Hat der Staatsrat vor, die Strasse Belfaux–La Sonnaz dank Unterhaltsmassnahmen und der Anpassung des Profils zu einer richtigen Verbindungsstrasse auszubauen?
4. Könnte der Bau eines Bahnhofs in Agy dazu führen, dass die Personen, die sich in diesen Sektor begeben (Arbeit, Sport, Einkauf), vermehrt den Zug nehmen, was zu einer Senkung des Verkehrsaufkommens auf den oben genannten Strassen beitrüge.

12. September 2012

## **II. Antwort des Staatsrats**

Laut den im kantonalen Richtplan (Thema Motorisierter Individualverkehr) definierten Grundsätzen muss der Verkehr ausserorts vorrangig das Hauptstrassennetz, das aus dem Kantons- und dem Nationalstrassennetz besteht, nutzen.

Die beiden Kantonsstrassen, die von Grossrat Ducotterd erwähnt werden (Achse 2200, die durch Belfaux, Givisiez und Villars-sur-Glâne führt, sowie Achse 3300, die über Courtepin und Granges-Paccot nach Freiburg führt), gehören zu den Hauptstrassen des Kantonsstrassennetzes und ermöglichen es, aus dem Broye- bzw. Seebezirk in die Agglomeration Freiburg zu gelangen. Sie müssen so genutzt werden, wie es ihre Funktion als Verkehrsachsen, die das Strassennetz strukturieren, will. Ausserdem stellen sie eine Verbindung mit der A12 sicher (Anschluss Freiburg Süd für die Achse 2200 und Freiburg Nord für die Achse 3300). Die Verbindung zwischen diesen beiden Haupteingangsachsen der Agglomeration Freiburg wird somit umgekehrt in effizienter Weise durch die A12 sichergestellt, weisen die beiden erwähnten Autobahnanschlüsse doch eine Distanz von lediglich 3,5 km auf.

Die Strasse Belfaux–La Sonnaz sowie die Route de la Chenevière in Granges-Paccot haben hingegen laut kantonalem Richtplan nicht die Funktion, die Verbindung zwischen den Kantonsstrassen 2200 und 3300 sicherzustellen. Der Staatsrat verweist auch darauf, dass der motorisierte Individualverkehr auf diesen beiden Gemeindestrassen nicht beschränkt ist. Eine Ausnahme bilden ein Abschnitt der Route de la Chenevière in Granges-Paccot, der infolge eines schweren Verkehrsunfalls versuchsweise bis Ende 2012 für Lastwagen gesperrt wurde, und ein Abschnitt der Gemeindestrasse zwischen Cormagens und Belfaux, der seit 1971 für Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 3,5 t gesperrt ist. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Route de la Chenevière, die im Juli 2011 getroffen wurden, können deshalb nicht als Behinderung des Verkehrsflusses qualifiziert werden. Diese Massnahmen entsprechen im Übrigen den Vorgaben des Kantons für Ortsdurchfahrten oder Strassen in Wohnquartieren.

Zur Verlagerung des Verkehrs auf die Gemeindestrasse in La Sonnaz, die Grossrat Ducotterd als Folge der erwähnten Verkehrsberuhigungsmassnahmen sieht, ist zu sagen, dass der Staatsrat über keine Zahlen aus der Vergangenheit verfügt, die eine Einschätzung der Verkehrsentwicklung bis heute erlauben würden. Das Amt für Mobilität hat jedoch vor Kurzem Verkehrszählungen durchgeführt, um das heutige Verkehrsaufkommen in diesem Sektor zu kennen.

Aus den Verkehrszählungen von September 2012 geht Folgendes hervor:

- > Auf der Strasse zwischen Belfaux und La Sonnaz wurde ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 1800 Fahrzeugen pro Tag ermittelt. Der Lastwagenanteil beträgt 9 %. Die

Kontrollgeschwindigkeit V85 – die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nicht überschritten wird – beträgt 67 km/h, auf einem Abschnitt ausserorts mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

- > Auf der Route de la Chenevière in Granges-Paccot wurde ein DTV von 4600 Fahrzeugen pro Tag ermittelt. Der Lastwagen- und Busanteil beträgt 8 %. Die Geschwindigkeit V85 liegt bei 38 km/h, auf einem Sektor mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Aus diesen Zahlen geht – auch im Vergleich zum 2010 erhobenen DTV auf den Kantonsstrassen 2200 und 3300 (Achse 2200: 14 300 Fz./Tag; Achse 3300: 11 500 Fz./Tag) – hervor, dass das Verkehrsaufkommen auf den beiden Gemeindestrassen gering ist. Nach Artikel 16 des Ausführungsreglements vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG) sind die beiden Gemeindestrassen zudem gestützt auf das Verkehrsaufkommen in die Kategorie 4 und somit in die tiefste Kategorie einzuteilen.

Gestützt auf die Verkehrsmessungen muss auch festgehalten werden, dass auf beiden Gemeindestrassen keine Diskrepanz besteht zwischen den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit. Der gemessene Lastwagen- und Busanteil entspricht den üblicherweise auf dem Freiburger Strassennetz gemessenen Werten.

Der Staatsrat erinnert daran, dass die von Strassenimmissionen betroffenen Gemeinden auf der Grundlage einer vorgängigen Planung Massnahmen ergreifen können. Die Gemeinden sind ausserdem für die auf ihrem Gebiet liegenden Gemeindestrassen zuständig. Der Zugang zu den Gemeindestrassen kann nach Artikel 14 des Strassengesetzes (StrG) nicht den Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde vorbehalten werden.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

1. Welche Massnahmen gedenkt der Staatsrat zu treffen, damit die Automobilisten von der Strasse Belfaux–Freiburg zur Strasse Courtepin–Freiburg gelangen können, wenn die Poyabrücke in Betrieb genommen wird und das Verkehrsaufkommen zunimmt.

Wie bereits in der Botschaft Nr. 259 vom 25. April 2006 zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke und des Poyatunnels sowie für die Erweiterung der Murtenstrasse auf vier Spuren in Freiburg und Granges-Paccot dargelegt, will der im Rahmen des Poyaprojekts ausgearbeitete Teilverkehrsrichtplan eine Verkehrsverlagerung auf die Nebenstrassen verhindern. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Begleitmassnahmen geplant, die die Verkehrslast auf den vom Bau der Poyabrücke beeinflussten Nebenachsen begrenzen und einen Anreiz zur Benutzung der Hauptachsen bieten sollen. Folglich wird der Verkehr von der Poyabrücke über die Kantonsstrasse zur A12 (Autobahnanschluss Freiburg Nord) geleitet. Sollten die Verkehrszählungen, die nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke regelmässig durchgeführt werden, zeigen, dass die Begleitmassnahmen zu wenig wirksam sind, werden sie verstärkt werden.

Wie bereits erwähnt, stellt die A12 die Verbindung zwischen den Achsen 2200 und 3300 her.

2. Ist eine Übernahme der Strasse Belfaux–La Sonnaz durch den Kanton denkbar?

Für den Staatsrat steht eine solche Übernahme nicht zur Diskussion, weil die Strasse zwischen Belfaux und La Sonnaz keine der in den Artikeln 10 und 11 StrG aufgeführten Funktionen erfüllt.

3. Hat der Staatsrat vor, die Strasse Belfaux–La Sonnaz dank Unterhaltmassnahmen und der Anpassung des Profils zu einer richtigen Verbindungsstrasse auszubauen?

Arbeiten auf dieser Strassenachse sind Sache der Gemeinden, in dessen Eigentum sich diese Infrastruktur befindet. Der Staatsrat weist jedoch darauf hin, dass eine Anpassung des Profils aufgrund der damit verbundenen Verbesserung des Angebots zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen könnte.

4. Könnte der Bau eines Bahnhofs in Agy dazu führen, dass die Personen, die sich in diesen Sektor begeben (Arbeit, Sport, Einkauf), vermehrt den Zug nehmen, was zu einer Senkung des Verkehrsaufkommens auf den oben genannten Strassen beitrüge.

Wie in der Antwort auf das Postulat 2008.12 der Grossräte Ducotterd und Siggen (Bau eines Bahnhofs im Sektor Agy, SBB-Linie Freiburg–Payerne und TPF-Linie Freiburg–Murten) dargelegt, will der Staatsrat den Bau eines neuen Bahnhofs in Agy prüfen. Er verweist aber gleichzeitig auf die in seiner Antwort erwähnten Schwierigkeiten. Ein entsprechender Bericht wird im Rahmen der Arbeiten für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ausgearbeitet werden.

Ausserdem: Das Konzept für den öffentlichen Stadtverkehr (Zeithorizont 2018), das im Agglomerationsprogramm der 2. Generation definiert ist, sieht eine neue tangentielle Buslinie zwischen dem neuen Bahnhof Givisiez und der Haltestelle St. Leonhard via Agy vor. Damit werden die Passagiere auf den Linien Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains und Freiburg–Murten–Neuenburg ohne Umweg über den Bahnhof von Freiburg nach Agy gelangen können.

Heute kann nicht wirklich abgeschätzt werden, wie sich der geplante ÖV-Ausbau (neue Buslinie Givisiez–St. Leonhard und neuer Bahnhof in Agy) auf den weiter oben erwähnten Strassenabschnitt auswirken wird. Angesichts des Verkehrsaufkommens auf der betroffenen Strassenverbindung und des aktuellen Modalsplits ist jedoch kaum mit einem wahrnehmbaren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen zu rechnen. Immerhin kann der Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs dank des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsangebots trotz der vorausgesagten starken demografischen Entwicklung in Grenzen gehalten werden.

20. November 2012