



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Nicolas Kolly

QA 3128.13

Sanierung der Brücke über die Glane in Autigny

I. Anfrage

Die Brücke, die die Glane zwischen Autigny und Estavayer-le-Gibloux quert, stammt aus dem Jahr 1912 und ist schon seit mehreren Jahren sanierungsbedürftig. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Juni 2010 öffentlich aufgelegt. In der ersten Ausschreibung war für die Dauer der Bauarbeiten eine provisorische Brücke vorgesehen. Offenbar aus finanziellen Gründen wurde beschlossen, auf den Bau dieser provisorischen Brücke zu verzichten. Die Armee erklärte sich zwar bereit, eine solche provisorische Brücke gratis zu bauen und bot somit einen Ausweg an, doch wurde dieses Angebot, wie man hört, wegen des Vetos des Freiburgischen Baumeisterverbands ausgeschlagen. Nach den heutigen Plänen ist, wie es scheint, während der Bauarbeiten eine Umleitung über Villaz-Saint-Pierre vorgesehen. Diese Umleitung ist rund 13 km lang, während die direkte Verbindung zwischen Autigny und Estavayer-le-Gibloux 2,5 km lang ist. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden deshalb stattdessen sehr wahrscheinlich auf die Gemeindestrasse ausweichen, die über die Brücke beim Fussballplatz führt. Dies wäre jedoch aus mehreren Gründen eine unbefriedigende Lösung: Die Gemeindestrasse und die Brücke sind heute schon in einem schlechten Zustand, sodass sie nicht während mehrerer Monate ein Verkehrsaufkommen von rund 1500 Fahrzeugen am Tag aufnehmen kann. Für die Schäden an den Infrastrukturen, die bei einem solchen Verkehrsaufkommen entstehen würden, müsste der Kanton die Kosten übernehmen, die bedeutend sein könnten. Diese Route ist ausserdem für den Schwerverkehr gesperrt. Auch die schweren Landwirtschaftsfahrzeuge könnten diese Route angesichts des Zustands der Brücke nicht benutzen. Kommt hinzu, dass diese Gemeindestrasse im Sommer von zahlreichen Fussgängerinnen und Fussgänger benutzt wird, deren Sicherheit bei einem solchen Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet werden könnte. Und schliesslich sei auch daran erinnert, dass in Autigny 2014 das Musikfest stattfindet. Die Schliessung der Brücke – vor allem, wenn keine provisorische Brücke gebaut wird – wird die Organisatoren und besonders die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor grosse Probleme stellen. Es wäre schade, ja inakzeptabel, wenn sie unter den Folgen der Verzögerungen in diesem Dossier litten.

Aus diesen Gründen und damit die Bevölkerung über den neusten Stand in diesem Dossier informiert wird, bitte ich den Staatsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wann erfolgt die neue öffentliche Auflage für die Sanierung dieser Brücke? Welcher Zeitplan wurde für die Sanierung festgelegt? Konkret: Wann sollen die Bauarbeiten beginnen und bis wann sollen sie abgeschlossen sein?
2. Werden die Arbeiten erneut ausgeschrieben? Falls ja, wird in dieser Ausschreibung der Bau einer provisorischen Brücke vorgesehen sein?

3. Soweit der Kanton die provisorische Brücke nicht mehr bauen will, ist noch eine Beschwerde gegen den entgeltungslosen Bau der provisorischen Brücke durch die Armee hängig?
4. Ist es auch Sicht des Staatsrats normal, dass die Anwohnerinnen und Anwohner unter dem Verzicht auf den Bau einer provisorischen Brücke leiden, weil kein Kompromiss mit dem TBA gefunden werden konnte?
5. Wie viel hätte der Bau einer provisorischen Brücke ungefähr gekostet? Welche Kosten können im Falle einer massiven Überbeanspruchung der Gemeindestrasse als Ausweichroute mit Schadenfolgen auf den Kanton zukommen? Welches sind die Kosten für die verschiedenen Studien im Zusammenhang mit der Sanierung dieser Brücke?
6. Ist die vom TBA vorgesehene Lösung (Umleitung über Villaz-Saint-Pierre) aus Sicht des Staatsrats befriedigend für die Anrainer und namentlich die Landwirte, die auf beiden Seiten der Glane ein Grundstück bewirtschaften?
7. Was passiert mit der Buslinie Rueyres-St-Laurent–Cottens via Autigny, die diese Brücke benutzt? Oder genauer: Welche Haltestellen werden nicht mehr bedient werden?
8. Die Brücke bei Le Glèbe wurde kürzlich saniert. Weshalb wurden die Sanierungsarbeiten für die beiden Brücke nicht koordiniert, um die Unannehmlichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner auf ein Minimum zu beschränken?

8. März 2013

II. Antwort des Staatsrats

2008 sprach der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 7 567 000 Franken für die Sanierung von 17 Kunstbauten auf dem Kantonsstrassennetz, davon 790 000 Franken für die Brücke über die Glane in Autigny.

1996 hatte der Grosse Rat beschlossen, die damalige Gemeindestrasse in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Die spätere systematische Überwachung der Kunstbauwerke des Tiefbauamts (TBA) brachte den besorgniserregenden Zustand der Brücke über die Glane in Autigny zutage. Eine Analyse der Statik zeigte zudem die Notwendigkeit auf, die Verkehrsfläche auf eine mittlere Spur in der Mitte der Brücke zu reduzieren. Der wohl ungenügende Unterhalt des Kunstbauwerks bis zur Übernahme des Bauwerks durch den Staat im Jahr 1997 hat zur Folge, dass die Brücke nicht mehr saniert werden kann, sondern durch eine neue Brücke ersetzt werden muss. Wegen der ungenügenden Tragfähigkeit der Brücke ist es des Weiteren nicht möglich, die Sanierung in Etappen durchzuführen und diesen Strassenabschnitt mit einer alternierenden Einbahnregelung für den Verkehr offen zu lassen.

Angesichts der Abnutzung der Brücke liess das TBA von einem externen Ingenieur eine Expertise erstellen. Diese kam zum Schluss, dass die äusseren Träger der Brücke lokal dringend verstärkt werden müssen. Die Brücke wird jeden Monat inspiziert.

Projekte werden entsprechend der neuen Praxis der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) bis zur Ausschreibung ausgearbeitet und entsprechend der eingegangenen Offerten verfeinert, um der zuständigen Instanz (Grosser Rat oder Staatsrat, je nach Höhe der Kosten) ein Kreditbegehren (in diesem Fall handelt es sich um einen Zusatzkredit) vorlegen zu können. Das Projekt wurde entsprechend ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt; die Arbeiten wurden im offenen Verfahren öffentlich ausgeschrieben.

Die im Dezember 2010 eingereichten Offerten in der Höhe von rund 1,5 Millionen Franken überstiegen das für diesen Gegenstand vorgesehene Budget und zwangen somit die RUBD und das TBA, Einsparungen vorzusehen. Da aber an dieser Stelle in jedem Fall eine Brücke stehen muss und da es angesichts ihres Zustand unter Berücksichtigung der rechtlichen und technischen Normen keine Alternative zum Abbruch mit anschliessendem Wiederaufbau gibt, waren Einsparungen einzig bei der Organisation der Bauarbeiten möglich (Verzicht auf die provisorische Brücke). Es ist sicherlich sinnvoller, bei den provisorischen Massnahmen statt bei den langfristig ausgerichteten Infrastrukturen zu sparen.

Provisorische Brücke

Angesichts des besorgniserregenden Zustands der Brücke und nach der Prüfung von zahlreichen Varianten musste die Möglichkeit, den Verkehr während der Bauarbeiten auf einer Fahrspur aufrechtzuerhalten, verworfen werden. Eine eigenständige provisorische Brücke neben der Baustelle ist die einzige Möglichkeit, um diesen Strassenabschnitt für die Dauer der Bauarbeiten nicht schliessen zu müssen. Gemäss der Variante «Ohne provisorische Brücke», die 2010 von einem der an der Ausschreibung teilnehmenden Bauunternehmen eingereicht wurde, erlaubt der Verzicht auf die provisorische Brücke Einsparungen von rund 150 000 Franken.

Das TBA ging davon aus, dass die Armee die provisorische Brücke im Rahmen einer Übung gratis bauen könnte. Die Armee war grundsätzlich einverstanden, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Schweizerische Baumeisterverband bzw. die lokale Sektion – also der Freiburgische Baumeisterverband (FBV) – damit einverstanden ist. Die Stellungnahme des FBV auf die Anfrage des TBA war indes aus Gründen des Wettbewerbs und der Interessen der Baubranche negativ. Das Projekt, das das Hinzuziehen der Armee vorsah, wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Mehrere technische und rechtliche Gründe sprachen für den Verzicht auf eine provisorische Brücke an dieser Stelle:

- > Die Verkehrsbelastung ist tief mit 1500 Fahrzeugen am Tag (ergibt etwa drei Durchfahrten pro Minute zu den Stosszeiten).
- > Die Schliessung ist auf 6 Monate begrenzt, was namentlich durch den Einsatz von vorgefertigten Trägern beim Bau der neuen Brücke erreicht wird.
- > Für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Fahrradfahrerinnen und -fahrer, die Landwirte und das Vieh ist während der Bauarbeiten ein provisorischer Holzsteg vorgesehen. Dieser Steg ist insbesondere für die direkten Anstösser gedacht.
- > Wohl ist die offizielle Umleitung über die Kantonsstrassen im schlimmsten Fall (Anwohner, der sich zum anderen Ufer bei der zwischenzeitlich abgebrochenen Brücke begeben will) etwa 20 km lang. Tatsächlich werden aber die meisten die Gemeindestrasse Les Gondrans benutzen. Damit beträgt der Umweg höchstens 5 km, was bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Verlängerung der Fahrtzeit von 10 Minuten ergibt.

- > Nach Artikel 28 des Strassengesetzes (StrG) ist der Staat verpflichtet, die Gemeindestrasse auf seine Kosten instand zu setzen, sollte sie wegen der Umleitung und der damit verbundenen Mehrbeanspruchung beschädigt werden. Es ist jedoch nicht von bedeutenden Schäden auszugehen, weil der Schwerverkehr mit Ausnahme der Landwirtschaftsfahrzeuge und der Schülertransporte verboten ist. Kommt hinzu, dass die Investitionen in auf Dauer ausgelegte Infrastrukturen (lokale Sanierung einer Gemeindestrasse) ganz allgemein den Investitionen in provisorische Bauwerke (Brücke, die nur während weniger Monate genutzt wird) vorzuziehen sind.
- > Beim Ersatz 2012 der Brücke über die Glèbe in Estavayer-le-Gibloux wurden vergleichbare Massnahmen getroffen, ohne dass dies einen grossen Aufruhr erzeugt hätte – trotz der Nähe eines Privatunternehmens.
- > Es besteht die Gefahr, dass das hier behandelte Projekt Schule macht und dass systematisch der Bau einer provisorischen Brücke verlangt wird, auch wenn es aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht gerechtfertigt ist.
- > Und schliesslich ist daran zu erinnern, dass der Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen nach Artikel 85 StrG Abs. 1 dauernd oder zeitweilig eingeschränkt oder aufgehoben werden kann. Absatz 2 dieses Artikels legt des Weiteren Folgendes fest: *Niemand kann irgendein Recht geltend machen, um sich der Beschränkung oder Aufhebung des Gemeingebrauches zu widersetzen, auch nicht, um davon einen Entschädigungsanspruch abzuleiten.*

Verfahren

Infolge des Entscheids, keine provisorische Brücke zu bauen, wurde das Projekt angepasst. Die Pläne wurden am 28. Februar 2013 genehmigt. Die Gemeinde Autigny reichte beim Kantonsgericht eine Beschwerde gegen die Plangenehmigung ein.

Politische Vorstösse

Dieses Projekt gab Anlass zu mehreren politischen Vorstössen:

- > die vorliegende Anfrage QA 3128.13 vom 8. März 2013 von Grossrat Nicolas Kolly;
- > die Petition für den Bau einer provisorischen Brücke in Autigny vom 29. April 2013 mit 1322 Unterschriften;
- > mehrere Interventionen der Gemeinde in den Medien, trotz mehrerer Informationssitzungen mit Vertretern der staatlichen Dienststellen und des Gemeinderats;
- > der Auftrag MA 4003.13 vom 14. Mai 2013 von Grossrat Nicolas Kolly und 9 Mitunterzeichnern.

In den Verhandlungen im Plenum vom 16. Mai 2013 zur Dringlichkeitserklärung des Auftrags zeigte sich, dass die Mehrheit des Grossen Rats für die Einrichtung einer provisorischen Brücke während der Bauarbeiten ist.

Aus diesem Grund, um keine Zeit zu verlieren und um seinen guten Willen zu zeigen, schlug der Staatsrat am 28. Mai 2013 die Arbeiten für die Sanierung der Brücke und den Bau einer provisorischen Brücke dem Bewerber mit dem günstigsten Angebot gemäss Offerten vom Dezember 2010 zu. Die finanzielle Deckung muss mit dem verfügbaren Saldo des Kredits, der 2008

für die Sanierung von Kantonsstrassenbrücken gesprochen wurde, gewährleistet werden und kann in das jährliche Investitionsbudget aufgenommen werden.

Die Gemeinde dürfte ihre Beschwerde beim Kantonsgericht zurückziehen, sodass im Frühjahr 2014 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

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

1. *Wann erfolgt die neue öffentliche Auflage für die Sanierung dieser Brücke? Welcher Zeitplan wurde für die Sanierung festgelegt? Konkret: Wann sollen die Bauarbeiten beginnen und bis wann sollen sie abgeschlossen sein?*

Die Plangenehmigungsverfügung vom 28. Februar 2013, die keine provisorische Brücke vorsah, muss angepasst werden. Für die Durchführung der Sanierungsarbeiten mit Errichtung einer provisorischen Brücke ist keine neue öffentliche Auflage erforderlich.

Die Arbeiten, die am 28. Mai 2013 vom Staatsrat zugeschlagen wurden, können im Laufe des Frühjahrs 2014 beginnen.

2. *Werden die Arbeiten erneut ausgeschrieben? Falls ja, wird in dieser Ausschreibung der Bau einer provisorischen Brücke vorgesehen sein?*

Die Arbeiten wurden bereits vergeben; eine neue Ausschreibung ist nicht nötig.

3. *Soweit der Kanton die provisorische Brücke nicht mehr bauen will, ist noch eine Beschwerde gegen den entgeltungslosen Bau der provisorischen Brücke durch die Armee hängig?*

Da nun eine provisorische Brücke geplant ist, ist diese Frage hinfällig.

4. *Ist es auch Sicht des Staatsrats normal, dass die Anwohnerinnen und Anwohner unter dem Verzicht auf den Bau einer provisorischen Brücke leiden, weil kein Kompromiss mit dem TBA gefunden werden konnte?*

Da nun eine provisorische Brücke geplant ist, ist diese Frage hinfällig.

5. *Wie viel hätte der Bau einer provisorischen Brücke ungefähr gekostet? Welche Kosten können im Falle einer massiven Überbeanspruchung der Gemeindestrasse als Ausweichroute mit Schadenfolgen auf den Kanton zukommen? Welches sind die Kosten für die verschiedenen Studien im Zusammenhang mit der Sanierung dieser Brücke?*

Bei der ersten Ausschreibung Ende 2010 wurden die Kosten für die provisorische Brücke mit rund 150 000 Franken veranschlagt.

Bis heute wurden etwa 135 000 Franken für die Ingenieurleistungen von den Studien bis zum Ausführungsprojekt aufgewendet. Die provisorische Brücke für sich hatte nur geringe Kosten für Ingenieurleistungen zur Folge, weil die erste Ausschreibung vorsah, dass das Bauunternehmen, das den Zuschlag erhält, für den Entwurf dieser provisorischen Brücke zuständig sei.

6. *Ist die vom TBA vorgesehene Lösung (Umleitung über Villaz-Saint-Pierre) aus Sicht des Staatsrats befriedigend für die Anrainer und namentlich die Landwirte, die auf beiden Seiten der Glane ein Grundstück bewirtschaften?*

Muss ein Kantonsstrassenabschnitt gesperrt werden, plant das TBA in der Regel eine Umleitung über eine andere Kantonsstrassenachse. Im Fall des Abbruchs und Neubaus der Brücke über die Glane in Autigny hätte die Umleitung über Farvagny–Villaz-Saint-Pierre zwar die Fahrtdauer verlängert, doch hätten die Anwohnerinnen und Anwohner die Gemeindestrassen in der Nähe der Baustelle benutzen können.

7. *Was passiert mit der Buslinie Rueyres-St-Laurent–Cottens via Autigny, die diese Brücke benutzt? Oder genauer: Welche Haltestellen werden nicht mehr bedient werden?*

Da nun eine provisorische Brücke geplant ist, ist diese Frage hinfällig.

8. *Die Brücke bei Le Glèbe wurde kürzlich saniert. Weshalb wurden die Sanierungsarbeiten für die beiden Brücke nicht koordiniert, um die Unannehmlichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner auf ein Minimum zu beschränken?*

Die Brücke über die Glèbe in Estavayer-le-Gibloux wurde 2012 abgebrochen und neu gebaut. Für die Bauarbeiten war es aus technischen Gründen unumgänglich, die Strasse zu sperren und den Verkehr über die Kantonsstrasse Farvagny–Villaz-Saint-Pierre umzuleiten. Es wurde keine provisorische Brücke gebaut. Dies löste zwar ein paar Reaktionen aus, doch in einem deutlich geringeren Ausmass als beim Projekt für die Brücke über die Glane. Die Brücke über die Glèbe, die 1897 gebaut und 1939 letztmals saniert wurde, war in einem schlechten Zustand. 2010 wurde deshalb ein Projekt für deren Ersatz ausgearbeitet. Im März 2011 wurde beim Auftauen das talseitige Brückengeländer instabil. Deshalb musste eine neue Rückhaltevorrichtung errichtet werden, was wiederum zur Folge hatte, dass nur noch ein Fahrstreifen für den Verkehr zur Verfügung stand. Die Arbeiten für den Abbruch und Neubau dieses Bauwerks waren dringend, sodass nicht auf die Sanierung der Brücke über die Glane in Autigny gewartet werden konnte.

Freiburg, 4. Juni 2013