



Botschaft 2013-DAEC-15

17. September 2013

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019 und die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 11 850 000 Franken, um die Planungsarbeiten für das Kantonsstrassennetz, die Studien für Strassen und Kunstbauten sowie den Landerwerb in den Jahren 2014 bis 2019 fortsetzen zu können. Neben den eigentlichen Strassenprojektierungen deckt dieser Kredit die Umweltverträglichkeitsberichte, die geologischen, geotechnischen und archäologischen Studien sowie die Verkehrsstudien und Vorstudien bei neuen, längerfristigen Projekten. Im Kredit ist des Weiteren ein Betrag für die Studien und den Landerwerb im Zusammenhang mit der Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez vorgesehen.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Vorangegangene Studienkredite

2. Gegenstand des Kredits

3. Höhe des beantragten Kredits

4. Andere Folgen

5. Schlussfolgerung

1. Vorangegangene Studienkredite

Der Grosse Rat verabschiedete bereits 1998 und 2006 einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb der Kantonsstrassen.

Der Stand des Verpflichtungskredits von 10 000 000 Franken, den der Grosse Rat am 2. November 2006 gestützt auf die Botschaft Nr. 293 vom 2. Oktober 2006 annahm, ist im Anhang 1 abgebildet. Am 30. Juni 2013 betrug der noch verfügbare Saldo dieses Kredits 1 584 215 Franken. Da für diesen Verpflichtungskredit eine Laufzeit von 5 Jahren vorgesehen war, wird indes davon abgesehen, ihn über 2013 hinaus weiterzuführen.

Das heisst, sobald der hier behandelte Studienkredit für die Jahre 2014–2019 angenommen wurde, wird keine neue Studie über den Kredit von 2006–2011 mehr finanziert. Die Abrechnung des alten Kredits erfolgt, sobald alle Rechnungen für die entsprechenden Studien bezahlt wurden.

Alle Studien und Landerwerke wurden gemäss Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und von der in Abhängigkeit vom Betrag zuständigen Behörde des

Staats vergeben. Die Ausgaben wurden in den Voranschlägen und Jahresrechnungen unter der Position 5010.xxx (Investitionen) der Kostenstelle 3815 (Kantonsstrassen – Ausbau) erfasst.

Dank des Kredits vom 2. November 2006 konnten mehrere bedeutende Studien und Landerwerke vorgenommen werden (vgl. Anhang 1):

1. Studien für die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Vorhaben, für deren Umsetzung der Grosse Rat einen spezifischen Verpflichtungskredit gesprochen hat:

Studien	Dekret für die Arbeiten
Städtebauliche Arbeiten in Vaulruz, Cheiry, Givisiez, La Verrerie, Bossonnens, Kerzers und Treyvaux	9. Mai 2007
Bau der Tavernabrücke in Flamatt	18. Dezember 2009
Städtebauliche Arbeiten in Vaulruz, La Roche, Saint-Martin, Ursy, Romont, Avry, Belfaux und Haut-Vully	6. Oktober 2010

2. Landerwerb und/oder Abbruch von Gebäuden in Prarotoud, Villars-sur-Glâne und Misery-Courtion. Beteili-

gung des Staats als Grundeigentümer an der vereinfachten Güterzusammenlegung in Prez-vers-Noréaz.

3. Planungsstudien, die das Amt für Mobilität (MobA) anlässlich seiner Schaffung am 1. Januar 2012 übernommen hat: Verkehrsstudie für den Unteren Sensebezirk (aus der der Studienkredit von 9 Millionen Franken für die Umfahrungsstrasse von Düdingen erwuchs, den der Grosse Rat per Dekret vom 19. Juni 2009 verabschiedet hat), Nachführung des kantonalen Sachplans Velo (kommt demnächst in die Vernehmlassung), Studie zu den Umfahrungsstrassen (deren Resultat im Frühjahr 2013 vorgestellt wurde).
4. Studien zur Bestimmung der Machbarkeit, Kosten und Prioritäten verschiedener Projekte: Nicht immer werden nach solchen Studien Bauarbeiten in Angriff genommen. Diese Studien erlauben es aber, Lösungen zu finden und deren Wirkungen und Reichweite abzuschätzen. Häufig werden diese Studien auf Anfrage einer Gemeinde unternommen (Bushaltestellen, Änderung von Knoten usw.). Auf jeden Fall helfen sie, die Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes vorzubereiten.
5. Studien im Zusammenhang mit der Bundesverordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV); Studien für belastete Standorte im Besitz des Staats, der vom Tiefbauamt vertreten wird; Studien für die Sanierung von Kanalisationen; Verkehrszählungen und Einrichtung von automatischen Messstellen (für den Bund); Studien für die Sanierung von Kunstbauwerken.

2. Gegenstand des Kredits

Der hier behandelte allgemeine Verpflichtungskredit hat die Studien und Landerwerbe für die Jahre 2014 bis 2019 zum Gegenstand.

Diese Studien und Landerwerbe werden gemäss Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und im Rahmen der jährlichen Investitionsbudgets von der Behörde des Staats, die aufgrund der Höhe des betroffenen Betrags zuständig ist, vergeben.

Wann immer eine Studie oder ein Landerwerb eine vom SHS-Fonds subventionierte Schweizer Hauptstrasse betrifft, erfolgt die Finanzierung über eben diesen Fonds (s. Punkt 2.5.2 der Botschaft Nr. 56 vom 23. April 2013 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentswurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit zur Finanzierung der Studien und Bauarbeiten für die Ortsdurchfahrt von Jaun).

2.1. Zum Land- und Gebäudeerwerb

Um langfristig die Entwicklung des kantonalen Strassennetzes sicherzustellen (Fahrradwege und -streifen, Knoten, Rückhaltebecken, neue Strassen), muss der Staat zugreifen,

wenn sich entlang einer Kantonsstrasse eine Gelegenheit für den Erwerb von Grundstücken oder Gebäuden ergibt.

Wird eine Landumlegung in einem Sektor vorgenommen, in welchem der Staat langfristig die Verwirklichung einer Strasseninfrastruktur in Betracht zieht, beteiligt sich der Staat als Grundeigentümer finanziell an der Landumlegung.

2.2. Zu den Studien

Die Studien dienen dazu, Projekte bis zu einem Reifegrad auszuarbeiten, der für die Unterbreitung eines Verpflichtungskreditbegehrens zur Verwirklichung des Projekts ausreicht.

Die Studien können in folgende Kategorien eingeteilt werden:

2.2.1. Studien für die Verkehrssicherheit

Diese Studien sind die Folge der neuen Vorgaben des Bundes im Bereich der Sicherheit der Strasseninfrastruktur (Art. 6a des Bundesstrassenverkehrsgesetzes, der seit dem 1. Juli 2013 in Kraft ist). Das Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» sieht unter anderem die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und Überprüfung der Strassenbauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite vor, was die Qualität des kantonalen Strassennetzes weiter verbessern wird.

2.2.2. Studien für neue Fahrradinfrastrukturen

Für die Einrichtung neuer Radwege und -streifen sind nicht selten komplexe Studien erforderlich. So müssen neben den Fragen zum Grundbesitz, dem Plangenehmigungsverfahren und dem Zuschlag der Arbeiten auch die Abwasserbeseitigung, der Landschaftsschutz, die Koordination mit der Sanierung der bestehenden Infrastrukturen, die Gewährleistung der seitlichen Zufahrten, der Lärmschutz usw. analysiert werden. Die Festlegung der Priorität der Studien erfolgt namentlich auf der Grundlage des neuen Sachplans Velo.

2.2.3. Studien für (kommunale) städtebauliche Arbeiten, Ortsdurchfahrten (Valtraloc) und Agglomerationsprojekte

Führt eine Gemeinde ein Projekt zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt auf einer Kantonsstrasse (Valtraloc-Projekt) oder ein anderes städtebauliches Projekt durch, nutzt der Staat bei Bedarf die Gelegenheit, um gleichzeitig Anpassungen an den Infrastrukturen durchzuführen, wofür Studien nötig sind. Auch die Studien für Busspuren in der Agglomeration werden vom Staat bezahlt. Die Prioritäten und der Zeitplan der Studien für städtebauliche Projekte werden von den Gemeinden festgelegt und gegebenenfalls in der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm festgehalten.

2.2.4. Studien für den Strassenlärmschutz

Die Strassenlärmschutzstudien (für die der Grosse Rat 2008 und 2011 Kredite sprach) müssen oft durch Studien für die Anpassung der Strasseninfrastruktur ergänzt werden. Diese können jedoch nicht dem Lärmschutz belastet werden. Beispiele wären die Kanalisation, die wegen einer neuen Lärmschutzwand anzupassen ist, oder der Unterbau einer bestehenden Fahrbahn, der für den Einbau eines neuen lärmarmen Strassenbelags hergerichtet werden muss. Die Prioritäten sind vom Lärmbelastungskataster vorgegeben (s. Botschaft Nr. 256 vom 31. Mai 2011 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen 2012–2015)

2.2.5. Studien für die Sanierung von Kunstbauwerken

Die Kunstbauten und insbesondere die Strassenbrücken haben eine grosse Bedeutung für das Kantonsstrassennetz. Studien für deren Sanierung erfordern besondere technische und wissenschaftliche Kenntnisse. Die Prioritäten sind im Programm für die Kontrolle der Kunstbauten festgelegt.

2.2.6. Studien im Zusammenhang mit Naturgefahren

Wird durch eine natürliche Veränderung des benachbarten Grundes der Bestand der Strasse bedroht oder der Verkehr gefährdet, so ist der Strasseneigentümer nach Artikel 104 des Strassengesetzes (StrG) gehalten, die notwendigen Sicherheitsmassnahmen auf eigene Kosten zu treffen. Die Studien dienen dazu, die Sicherheitsmassnahmen zu bestimmen und einen Kostenvoranschlag für die notwendigen Arbeiten zu erstellen. Die Prioritäten werden gestützt auf die Beobachtungen vor Ort manchmal auch aufgrund der Ereignisse definiert.

2.2.7. Studien für den Ausbau bestehender Strassenabschnitte

Gewisse bestehende Strassenabschnitte müssen tiefgreifend ausgebaut werden, sei es aus Gründen der Sicherheit oder weil die Profile bzw. die Streckenführung nicht mehr an das Verkehrsaufkommen angepasst sind.

2.2.8. Studien im Zusammenhang mit dem Umweltschutz

Die Bundesgesetzgebung und die nationalen Normen legen den Rahmen und die Bedingungen für die Verringerung der Umweltauswirkungen der Strasseninfrastrukturen und des Verkehrs fest. Dies gilt insbesondere für die Grundwasserschutzzonen, den Schutz vor Störfällen (StfV) oder die Strassenentwässerung (Bedingungen für die Einleitung der

Abwässer in natürliche Vorfluter, die Infiltration, die Abwasserbehandlung usw.). In gewissen Fällen betreffen die Massnahmen auch die Gemeinde oder Dritte (Abwasserbeseitigung bei Gemeinde- und Kantonsstrassen).

2.2.9. Studien für die Erschliessung der kantonalen strategischen Sektoren

Für gewisse strategische Sektoren, deren Zufahrts- oder Erschliessungsstrassen ausgebaut werden müssen, sind Studien und Projekte nötig.

2.3. Studien und Landerwerb für den Ersatz des TPF/SBB-Bahnübergangs in Givisiez dank einer neuen Strassenführung mit einer nicht höhengleichen Kreuzung des Bahngeleises

2.3.1. Rückblick

Einleitung: Am 2. Februar 2010 reichten die Grossräte Michel Buchmann und Benoît Rey das Postulat P2066.10 «Mögliche Lösungen für das Problem der Kreuzungen von S-Bahn und Strassenverkehr» ein, mit welchem der Staatsrat aufgefordert wurde, eine Liste der Massnahmen aufzustellen, die er im Rahmen des Freiburger S-Bahnprojekts zu treffen beabsichtigt, um Staus zu vermeiden, die durch Bahnübergänge aus dem letzten Jahrhundert verursacht werden.

Die Antwort des Staatsrats vom 21. September 2010, in welcher er vorschlug, eine Bestandesaufnahme aller Bahnübergänge auf dem Kantonsgebiet aufzustellen, wurde vom Grossen Rat am 10. November 2010 einstimmig gutgeheissen. Der in der Folge erstellte Bericht kam zum Schluss, dass kurzfristig einzig beim Bahnübergang in Givisiez Massnahmen getroffen werden müssten.

Das Projekt für die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez wurde in die im April 2013 veröffentlichte Studie der 26 Umfahrungsstrassen integriert. In dieser Studie wird die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez in die Kategorie I (Projekte mit einer hohen Kostenwirksamkeit) eingeteilt.

Bahnübergang in Givisiez: Die Überlegungen für die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez begannen Anfang der 1970er-Jahre nach der Schaffung der neuen Industriezone CIG (Consortium de la nouvelle zone Industrielle du Grand Fribourg). Von Anfang an stellte sich die Frage des Zugangs zu dieser Zone über die Strasse oder die Schiene.

Bereits zu Beginn der Verhandlungen zwischen dem CIG und den SBB verlangten die SBB die Aufhebung des Bahnübergangs auf der Kantonsstrasse, da absehbar war, dass sowohl der Strassen- als auch der Bahnverkehr in diesem Sektor zunehmen würde.

1974 sah ein erstes Projekt eine Unterführung unter das Bahngleise anstelle des Bahnübergangs vor. Aus Vergleichsstudien ging jedoch hervor, dass eine Überführung aus technischer und wirtschaftlicher Sicht deutlich zu bevorzugen sei. 1978 beschloss die damalige Baudirektion deshalb, die Studien für die Überführung fortzusetzen.

Am 7. November 1986 genehmigte der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 1 950 000 Franken. Dieser Betrag entsprach dem kantonalen Anteil an den mit 5 830 000 Franken veranschlagten Kosten für das Projekt.

Zwischen 1987 und 1992 verhinderten indessen mehrere administrative Schwierigkeiten eine rasche Verwirklichung des Projekts, das dann schliesslich ganz aufgegeben wurde.

Ab 1992 haben der Kanton und die betroffenen Gemeinden eine neue Strassenplanung für den Sektor Moncor-CIG und somit für den westlichen Entwicklungsschwerpunkt der Stadt Freiburg an die Hand genommen. Im Rahmen dieser Planung wurden mehrere Varianten analysiert, etwa die Variante mit einer Brücke in der Industriezone CIG (500 m westlich vom aufzuhebenden Bahnübergang).

Diese Variante, die für das Hauptziel, den Sektor Moncor-CIG an die A12 anzuschliessen, nur von untergeordnetem Nutzen gewesen wäre, wurde schliesslich verworfen. Dieser Variante wurde die Schaffung eines neuen Autobahn-Halbanschlusses in Chamblieux bevorzugt, weil damit der Sektor besser erschlossen werden könnte.

Im Dezember 2014 wird die RER Fribourg|Freiburg mit der Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen Linien, die die Hauptstadt verbinden, weiter ausgebaut. Hierfür müssen die Bahnanlagen auf der Linie Freiburg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon angepasst werden. So ist etwa der Ausbau der Bahnhaltestelle Givisiez gemäss aktuellen Normen Gegenstand einer Studie. Auch dessen Versetzung in das Siedlungsgebiet im Osten der Kantonsstrasse wird in Betracht gezogen.

2.3.2. Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez

Im Zusammenhang mit den oben erwähnten Anpassungen bei der Bahninfrastruktur in diesem Sektor muss die Stichhaltigkeit einer Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez erneut geprüft werden. Gegebenenfalls ist darauf ein Bauprojekt auszuarbeiten.

a) Bisher realisierte Studien

Es wurde die Machbarkeit aus technischer und ökologischer Sicht einer Überführung durch die Industriezone CIG abgeklärt und ein knapp gefasstes Vorprojekt ausgearbeitet.

b) Anstehende Studien

Nun müssen die Studien fortgesetzt werden, um die Kosten des Bauwerks und dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer zu bestimmen. Die Aufhebung des Bahnübergangs und der Bau am selben Ort einer Unterführung für den Langsamverkehr sind ebenfalls Gegenstand der Studien. Im Anschluss an diese zweite Etappe kann dem Grossen Rat ein Kreditbegehren unterbreitet werden.

Die verschiedenen Etappen der Bauingenieurleistungen sind in der SIA-Ordnung 103/2003 definiert. Es handelt sich um die Phasen Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt, Ausschreibung, Offertvergleich und Vergabeantrag.

Parallel dazu müssen spezifische bereichsübergreifende Studien durchgeführt werden, namentlich Studien betreffend Geologie, Umweltverträglichkeit, Einfluss auf den Strassenverkehr sowie Langsamverkehr.

c) Planung

Sobald die weiter oben beschriebenen Projektierungsarbeiten abgeschlossen sind, wird der Staatsrat dem Grossen Rat ein Verpflichtungskreditgesuch für die Bauarbeiten unterbreiten. Der Zeitplan ist in hohem Mass vom Bewilligungsverfahren abhängig, doch ist es wahrscheinlich, dass das Kreditbegehren für die Bauarbeiten 2015 oder 2016 vorgelegt werden wird.

d) Kosten

Die Kosten können wie folgt aufgeschlüsselt werden:

	Fr.
Studien (Honorare) inkl. MWST (8%)	950 000
Landerwerb (hauptsächlich in der Industriezone) und Kauf von Gebäuden	2 900 000
Total	3 850 000

Honorare und Landerwerb für die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez werden mit insgesamt 4 350 000 Franken inkl. MWST veranschlagt.

3. Höhe des beantragten Kredits

Zwar ist es schwierig, die in den kommenden fünf Jahren benötigten Mittel genau zu bestimmen, doch wurde die Höhe des beantragten Kredits auf der Grundlage der nachfolgenden Posten errechnet.

Nach Kategorie:

	Fr.
Landkäufe	1 000 000
Studien für die Verkehrssicherheit	400 000
Studien für neue Fahrradinfrastrukturen	1 000 000
Studien für Ortsdurchfahrten	1 000 000
Studien für den Strassenlärmschutz	1 000 000
Studien für die Sanierung von Kunstbauwerken	1 000 000
Studien im Zusammenhang mit Naturgefahren	1 300 000
Studien für den Ausbau bestehender Strassenabschnitte	1 300 000
Studien und Landerwerb für die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez	3 850 000
Total inkl. MWST von 8%	11 850 000

Anhänge:

1. Liste der im Rahmen des Kredits vom 2. November 2006 verwirklichten Studien und Landerwerbe
2. Situationsplan zum Projekt für die Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez

4. Andere Folgen

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden im Bereich der Strassen.

Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staats und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als 1/8% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum (mehr als ¼% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung).

5. Schlussfolgerung

Wir beantragen Ihnen, den Dekretsentwurf anzunehmen, damit der Staat die Mobilität von Personen und Waren sowie die Sicherheit auf seinem Strassennetz auch in Zukunft gewährleisten kann.