



Bericht 2015-DAEC-54

31. März 2015

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2014-GC-213 Ruedi Schläfli/Charles Brönnimann – Zulassung des Landwirtschaftsverkehrs auf der Strasse Villars-sur-Glâne–Givisiez (ehemals Autostrasse)

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2014-GC-213, den die Grossräte Ruedi Schläfli und Charles Brönnimann am 23. Dezember 2014 eingereicht haben. Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung

Die Verfasser des Postulats ersuchen den Staatsrat, ein Verkehrskonzept für die Region zwischen Villars-sur-Glâne und Givisiez auszuarbeiten und namentlich den Landwirtschaftsverkehr auf der Kantonsstrasse Achse 2210 zwischen dem Belle-Croix- und dem Escale-Knoten (manchmal auch Autostrasse von Givisiez genannt) zuzulassen.

Das Anliegen wird in erster Linie damit begründet, dass der städtische und periurbane Verkehr nach der Eröffnung der Poyabrücke im Oktober 2014 erhebliche Änderungen erfahren hat. Die Postulanten weisen darauf hin, dass der Landwirtschaftsverkehr, um sich in den Sensebezirk zu begeben, vor der Eröffnung der Poyabrücke meist die Strassen, die die Stadt Freiburg in der Nord-Süd-Achse queren, und die Zähringerbrücke benutzte, was zu beachtlichen Verkehrsverlangsamungen führen konnte. Nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke hätten die Gewohnheiten aber geändert und neue Routen gefunden werden müssen. Diese Routen führten zum Teil durch Dörfer und durch Zonen mit verkehrsberuhigenden Elementen (Kreisel, Kuppen, Verengungen usw.), wodurch in gewissen heiklen Zonen von Freiburg, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf, Givisiez und Granges-Paccot der Pendlerverkehr gestört werde und die Schülerinnen und Schüler gefährdet würden.

1.1. Kurzer Rückblick auf die Geschichte der Autostrasse

Die Kantonsstrasse Achse 2210 zwischen dem Belle-Croix-Knoten in Villars-sur-Glâne und dem Escale-Knoten in Givisiez wurde in den 1970er-Jahren im Zusammenhang mit der Autobahn N12 gebaut und 1971 dem Verkehr übergeben. Diese Strasse wurde mit dem Signal «Autostrasse» (SSV 4.03) gekennzeichnet und somit dem Motorfahrzeugverkehr vorbehalten bzw. für den Landwirtschafts-, Motorfahrrad-, Velo- und Fussgängerverkehr gesperrt.

Als 2013 festgestellt wurde, dass diese Strasse nicht in der Liste der Autostrassen im Anhang 1 der eidgenössischen

Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) aufgeführt ist, wurde das Signal «Autostrasse» (SSV 4.03) entfernt und durch Signale ersetzt, mit denen die Verbote, die seit dem Bau der Strasse gelten, aufrechterhalten werden: SSV 2.13 «Verbot für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Motorfahrräder» und SSV 2.14 «Verbot für Fussgänger und Fahrräder».

1.2. Vom Landwirtschaftsverkehr benutzte Route

Der Landwirtschaftsverkehr, der die Kantonsstrasse Achse 2210 nicht benutzen darf, kann auf Gemeindestrassen in Villars-sur-Glâne (Route de Moncor, Route de Chandolan) und Givisiez (Route du Recoulet, Route de l'Epinay und Route de Belfaux) ausweichen. Auf einem grossen Teil dieser Strecke ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

1.3. Folgen der Eröffnung der Poyabrücke für den Landwirtschaftsverkehr

Gleichzeitig zur Inbetriebnahme der Poyabrücke (auf der der Landwirtschaftsverkehr zugelassen ist) wurde die Zähringerbrücke gesperrt. Die Folgen davon sind dieselben für den Landwirtschaftsverkehr wie für den übrigen Verkehr: Je nach Ausgangs- und Zielort ist die Fahrzeit nun etwas länger oder etwas kürzer als früher.

1.4. Analyse der Situation

Mit einer Freigabe der Achse 2210 für den Landwirtschaftsverkehr könnten zwischen dem Belle-Croix- und dem Escale-Knoten ein paar hundert Meter gewonnen werden. Vor und nach diesen Knoten bliebe die Route jedoch unverändert. Vom Platz im Zentrum von Givisiez (Route du Château d'Affry) abgesehen, hätte die Freigabe insbesondere auch keine Auswirkungen auf die Durchfahrt durch die heiklen Zonen, die von den Verfassern des Postulats erwähnt werden.

Die Präsenz des Landwirtschaftsverkehrs auf der Achse 2210, die zum Autobahnanschluss Freiburg-Süd führt, hätte hingegen

gen Folgen für die Sicherheit des Automobilverkehrs, insbesondere wegen der Geschwindigkeitsunterschiede. Dies wäre etwa der Fall, wenn Fahrzeuge, die von Bulle her kommend die Autobahn verlassen, auf Landwirtschaftsfahrzeuge stoßen, die mit 30 km/h fahren.

1.5. Künftige Strassenprojekte, namentlich des ASTRA

Um die Sicherheit und den Verkehrsfluss beim Autobahnanschluss namentlich zu den Stosszeiten zu verbessern, will das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Eigentümer der Nationalstrassen und der Achse 2210 zusammen mit den betroffenen staatlichen Dienststellen ein Projekt für die Anpassung des Autobahnanschlusses ausarbeiten. Dieses Projekt, das sich gegenwärtig in der Konzeptphase befindet, behandelt auch den Zugang zu den Nachbarparzellen, die dem Staat, den Gemeinden oder dem HFR Freiburg – Kantonsspital gehören.

In diesem Rahmen scheint es nicht zweckdienlich zu sein, den Landwirtschaftsverkehr auf der Achse 2210 zuzulassen.

2. Schlussfolgerung

Der Staatsrat stellt fest, dass die Zulassung des Landwirtschaftsverkehrs auf der Achse 2210 im Verhältnis zu den Nachteilen (Sicherheit und Verkehrsfluss) nur geringfügige Vorteile hätte. Somit hat er auch nicht vor, das seit mehreren Jahrzehnten geltende Verbot aufzuheben.

Darüber hinaus erinnert er daran, dass die landwirtschaftlichen Güter wie die industriellen und Dienstleistungsgüter per Lastwagen transportiert werden können und dass dies eine Lösung sein kann, um gleichzeitig Zeit zu gewinnen und die Sicherheit zu verbessern.
