

MESSAGE N° 196 8 juin 2010
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret portant dépôt
d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale
(Pas de 60 tonnes sur les routes suisses)

Le présent message s'articule comme il suit:

1. Introduction
2. Situation au niveau fédéral
3. Situation ailleurs en Suisse
4. Position du canton de Fribourg d'un point de vue technique
5. Conclusion

1. INTRODUCTION

Par motion déposée et développée le 10 novembre 2009 (motion 1085.09), les députés Nicolas Rime et Valérie Piller-Carrard, avec 16 cosignataires, ont demandé au Conseil d'Etat de préparer un projet de décret afin que soit exercé le droit d'initiative du canton de Fribourg auprès de l'Assemblée fédérale. L'objectif est la renonciation à une éventuelle extension de la charge totale à 60 tonnes des véhicules lourds admis à la circulation routière en Suisse. Ces véhicules sont communément appelés «Gigaliner» et présentent une longueur totale de 25 mètres. Ils accroissent les dangers liés au trafic routier, les coûts d'infrastructures routières ainsi que la charge environnementale. De plus, ils entravent le transfert du trafic de transit de la route vers le rail. Malgré cela, l'Union européenne mène une étude afin de pouvoir se déterminer sur l'éventuelle introduction de ces véhicules sur les axes de transit.

Lors de sa séance du 8 juin 2010, pour les motifs figurant au point 4 du présent message, le Conseil d'Etat a reconnu le bien-fondé de la motion et a proposé son acceptation ainsi que d'y donner suite directement. Il soumet au Grand Conseil un message et un décret afin déposer une initiative cantonale au niveau fédéral.

2. SITUATION AU NIVEAU FÉDÉRAL

La question de l'introduction des véhicules de 60 tonnes appelé communément «Gigaliner» a déjà fait l'objet d'une réflexion au niveau politique national suite au dépôt, le 18 septembre 2008, de l'interpellation n° 08.3498 «Pas de mastodontes sur les routes suisses» du groupe libéral-radical au Conseil National. Dans sa réponse du 19 novembre 2008, le Conseil fédéral indique notamment «dans le cadre du Forum international des transports, qui réunit les ministres des transports de 51 pays, la Suisse s'est clairement opposée à l'ouverture du réseau aux camions de 60 tonnes et de 25 mètres de long. Outre le fait que de tels véhicules entraveraient la compétitivité du rail, ils remettraient en question la rentabilité des investissements visant à moderniser l'infrastructure ferroviaire tels que ceux de la NLFA ainsi que toute la politique de transfert» et conclut «la Suisse n'est pas tenue d'adapter les dimensions des véhicules admissibles, et il n'existe pas d'exigence concrète en la matière de la part de la Commission européenne. Par conséquent, le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité d'entreprendre d'autres démarches au niveau européen en vue d'em-

pêcher la circulation des grands trains routiers sur les routes suisses». Pour plus de détails sur la position de la Confédération, la détermination du Conseil fédéral est disponible sur son site Internet.

3. SITUATION AILLEURS EN SUISSE

Le canton de Neuchâtel a déposé le 30 septembre 2009 une initiative «Non aux 60 tonnes sur les routes suisses» (09.328). Le 3 novembre 2009, c'est le canton de Lucerne qui a déposé une initiative (09.330) allant dans le même sens. La même démarche allant dans le sens de la présente motion est également en cours auprès des parlements cantonaux de Berne, St-Gall et Soleure.

L'association suisse des transports routiers (ASTAG), dans sa prise de position du 15 septembre 2009, s'oppose à l'introduction des 60 tonnes en Suisse. L'ASTAG constate que «ces Gigaliner ne se justifient absolument pas du point de vue rentabilité. En effet, pour une majorité de la branche composée surtout de petites et moyennes entreprises, les investissements nécessaires seraient trop importants pour une utilité très modeste voire même inexistante. Il faut savoir que les économies au niveau des coûts qui pourraient résulter de l'utilisation de tels véhicules seraient immédiatement anéanties du fait de la chute inévitable des prix des transports».

La Conférence des ingénieurs cantonaux de Suisse occidentale et du Tessin (CISOTI) s'est clairement opposée à l'introduction des véhicules de 60 tonnes en Suisse lors de sa séance du 25 novembre 2009 à Lausanne. Des exceptions pourraient être tolérées dans un périmètre restreint et défini en zones frontalières.

4. POSITION DU CANTON DE FRIBOURG D'UN POINT DE VUE TECHNIQUE

D'un point de vue de la technique routière, l'introduction des véhicules de 60 tonnes doit être analysée sur l'aspect du poids, du gabarit, de la sécurité et du bruit.

La résistance des ouvrages routiers (ponts et chaussées) dépend de la répartition du poids. La norme SIA 261 «Actions sur les structures porteuses», dans sa version 2003, prévoit que les ponts doivent supporter une charge par essieu de 13,5 tonnes en moyenne, représentant un camion de 40 tonnes pourvu de 3 essieux ou un camion de 60 tonnes pourvu de 5 essieux (en moyenne 12 tonnes par essieu) avec une charge bien répartie sur le véhicule. La résistance de l'ouvrage dépend aussi de la surface des pneus en contact avec la chaussée, surface qui dépend du nombre de pneus par essieu, du diamètre des roues et de la pression du pneu. Ainsi, certains convois exceptionnels dépassent-ils largement les 60 tonnes.

Ce qui est inacceptable dans l'idée de l'introduction des «Gigaliner», c'est le nombre de véhicules de ce poids qui seraient en circulation sur nos routes. En effet, la résistance à la fatigue à long terme due aux sollicitations des passages de véhicules lourds est déterminante dans le dimensionnement des ouvrages. L'introduction des camions de 60 tonnes imposerait un renforcement conséquent des ouvrages existants.

Les 640 kilomètres de chaussées cantonales ne sont pas aptes à supporter une charge de cette ampleur. Leur couche de fondation devrait être renforcée sur la quasi-totalité

té du réseau. Le réseau des routes cantonales est en mauvais état; la cause est en partie due à l'introduction des véhicules de 40 tonnes dès 2005 (voir le rapport N° 165 du Conseil d'Etat).

Les «Gigaliner» atteignent une longueur de 25 mètres alors que la longueur est actuellement limitée à 18,75 mètres sur les routes suisses. Le réseau routier cantonal n'est pas apte à supporter un tel gabarit sur sa totalité (giratoires, routes sinueuses). La longueur de véhicule représenterait un danger supplémentaire pour les autres usagers de la route (difficulté de dépassement par les véhicules légers et grand danger lors du dépassement de cyclistes notamment). Enfin, les systèmes de sécurité (glissières de sécurité) devraient être renforcés pour prendre en considération les forces engendrées par des véhicules de ce poids.

Les véhicules de 60 tonnes sont équipés de moteurs adaptés à leur poids et le bruit émis est vraisemblablement supérieur à celui des véhicules de 40 tonnes, ce qui va générer la mise en place de mesures de protection contre le bruit accrues.

5. CONCLUSION

Le Conseil d'Etat reconnaît le bien-fondé de la motion et propose de l'accepter et d'y donner suite directement. Il soumet au Grand Conseil un décret afin de déposer une initiative cantonale au niveau fédéral.

BOTSCHAFT Nr. 196 8. Juni 2010
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über die Einreichung einer
Standesinitiative bei der Bundesversammlung
(Keine 60-Tonnen-Lastwagen auf Schweizer Strassen)

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung
2. Auf Bundesebene
3. Die Situation in den anderen Kantonen und auf Verbandsebene
4. Standpunkt des Kantons Freiburg aus technischer Sicht
5. Schlussfolgerung

1. EINLEITUNG

In ihrer am 10. November 2009 eingereichten und begründeten Motion (1085.09) fordern Grossrat Nicolas Rime und Grossrätin Valérie Piller-Carrard zusammen mit 16 Mitunterzeichnenden den Staatsrat auf, einen Dekretsentwurf für eine Standesinitiative des Kantons Freiburg bei der Bundesversammlung auszuarbeiten. Mit dieser Initiative soll verhindert werden, dass die Gewichtslimite auf Schweizer Strassen erhöht und 60-Tonnen-Lastwagen zugelassen werden. Diese oft auch als «Gigaliner» bezeichneten Lastfahrzeuge weisen eine Gesamtlänge von 25 Metern aus. Sie haben ein grösseres Unfallrisiko auf den Strassen sowie höhere Infrastrukturkosten und Umweltbelastungen zur Folge. Ausserdem bremsen sie

die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Trotz alledem sind in der EU nun Studien im Gang, um diese Gigaliner allenfalls auch für den grenzüberschreitenden Verkehr freizugeben.

In seiner Sitzung vom 8. Juni 2010 kam der Staatsrat aus den in Punkt 4 der vorliegenden Botschaft dargelegten Gründen zum selben Schluss wie die Motionäre. Er beschloss deshalb, die Motion zur Annahme vorzuschlagen und ihr sofort Folge zu geben, indem er dem Grossen Rat einen Dekretsentwurf für die Einreichung einer Standesinitiative auf Bundesebene unterbreitet.

2. AUF BUNDESEBENE

Die Frage der Zulassung von 60-Tonnen-Lastwagen – gemeinhin auch «Gigaliner» genannt – wurde infolge der am 18. September 2008 von der FDP-Liberale Fraktion (Nationalrat) eingereichten Interpellation Nr. 08.3498 «Keine Gigaliner auf Schweizer Strassen» auf Bundesebene bereits diskutiert. In seiner Antwort vom 19. November 2008 schreibt der Bundesrat namentlich: «Im Rahmen des internationalen Verkehrsforums, das die Verkehrsminister von 51 Ländern umfasst, hat sich die Schweiz deutlich gegen die Öffnung des Strassennetzes für Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen und einer Länge von 25 Metern ausgesprochen. Abgesehen von der Tatsache, dass solche Fahrzeuge die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beeinträchtigen, würden sie auch die Wirtschaftlichkeit von Investitionen wie der Neat zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur und die gesamte Verlagerungspolitik infrage stellen.» Abschliessend hält der Bundesrat Folgendes fest: «Die Schweiz ist weder verpflichtet, die Fahrzeugmasse anzupassen, noch liegt im Moment eine konkrete Forderung seitens der Europäischen Kommission vor. Daher besteht aus Sicht des Bundesrates keine Notwendigkeit, auf europäischer Ebene weitere Schritte zur Verhinderung von Gigaliner auf Schweizer Strassen zu unternehmen.» Der vollständige Wortlaut kann auf der Website des Bundesrates eingesehen werden.

3. DIE SITUATION IN DEN ANDEREN KANTONEN UND AUF VERBANDSEBENE

Der Kanton Neuenburg hat am 30. September 2009 die Standesinitiative «Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen» (09.328) eingereicht. Am 3. November 2009 hat der Kanton Luzern eine Initiative (09.330) eingereicht, die dasselbe Ziel verfolgt. In den Kantonen Bern, St. Gallen und Solothurn gibt es auf der Ebene der kantonalen Parlamente Bestrebungen, die in dieselbe Richtung gehen wie die hier behandelte Motion.

In seiner Stellungnahme vom 15. September 2009 sprach sich der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) gegen die Zulassung von 60-Tönnern in der Schweiz aus, da Gigaliner, so der ASTAG, aus betriebswirtschaftlichen Gründen keinen Sinn machen: «Für eine Mehrheit der Branche, die von kleineren und mittleren Transportunternehmen geprägt ist, wären die erforderlichen Investitionen viel zu gross, der Nutzen hingegen zu klein bzw. gar nicht vorhanden. Denn die Kosteneinsparungen, die eventuell resultieren könnten, würden durch fallende Transportpreise sofort wieder zunichte gemacht.»

Auch die Konferenz der Westschweizer und Tessiner Kantonsingenieure (Conférence des ingénieurs cantonaux de Suisse occidentale et du Tessin, CISOTI) lehnte die Einführung von 60-Tonnen-Fahrzeugen in seiner Sitzung vom 25. September 2009 in Lausanne klar ab. Für die CISOTI wären allenfalls Ausnahmen in einem eingeschränkten und klar definierten Perimeter in den grenznahen Regionen denkbar.

4. STANDPUNKT DES KANTONS FREIBURG AUS TECHNISCHER SICHT

Um eine allfällige Einführung von 60-Tonnen-Lastwagen aus strassentechnischer Sicht zu beurteilen, müssen die Aspekte Gewicht, Profil, Sicherheit und Lärm analysiert werden.

Die Tragfähigkeit eines Kunstbauwerks (Brücke und Fahrbahn) ist von der Gewichtsverteilung abhängig. Die SIA-Norm 261 «Einwirkungen auf Tragwerke», Ausgabe 2003, sieht vor, dass Brücken eine Achslast von durchschnittlich 13,5 Tonnen aufnehmen können müssen. Dies entspricht einem 40-Tonnen-Lastwagen mit 3 oder einem 60-Tonnen-Lastwagen mit 5 Achsen (im Durchschnitt 12 Tonnen pro Achse) bei einer regelmässig verteilten Fracht. Darüber hinaus ist die Tragfähigkeit von der Reifenfläche, die mit der Fahrbahn Kontakt hat, und somit von der Anzahl Pneus pro Achse, vom Reifendurchmesser und vom Reifendruck abhängig. So können Spezialtransporte deutlich mehr als 60 Tonnen wiegen.

Die Zulassung der *Gigaliner* ist vor allem wegen ihrer Zahl und der Häufigkeit ihrer Fahrten inakzeptabel. Denn für die Bemessung der Bauwerke ist die Ermüdung der Tragwerke und Bauteile, die mit jeder Fahrt von schweren Fahrzeugen langsam zunimmt, entscheidend. Eine Erhöhung der Gewichtslimite auf 60 Tonnen bedingte eine bedeutende Verstärkung der bestehenden Bauwerke.

Die Fahrbahnen des 640 Kilometer langen Kantonsstrassennetzes sind nicht für eine solche Last ausgelegt. So

müsste praktisch auf dem gesamten Kantonsstrassennetz die Fundationsschicht verstärkt werden. Heute schon muss der Zustand des Kantonsstrassennetzes als schlecht bezeichnet werden, was unter anderem auf die Einführung der 40-Tonnen-Lastwagen im Jahr 2005 zurückzuführen ist (siehe Bericht Nr. 165 des Staatsrats).

Die *Gigaliner* haben eine Länge von 25 Metern, wohingegen die maximal zulässige Länge auf Schweizer Strassen gegenwärtig 18,75 Meter beträgt. Das Kantonsstrassennetz kann aber solch lange Fahrzeuge längst nicht überall aufnehmen (Kreisel, kurvenreiche Strassenabschnitte). Ausserdem würden Fahrzeuge dieser Länge eine erhöhte Gefahr für die anderen Strassenbenutzer darstellen (Schwierigkeit für Autos, solche Lastwagen zu überholen und grosse Unfallgefahr für Zweiräder, wenn sie von solchen Lastwagen überholt werden). Und schliesslich müssten die Sicherheitseinrichtungen (namentlich die Leitschranken) verstärkt werden, um die Kraft, die bei einem Aufprall eines Fahrzeugs mit diesem Gewicht frei werden, aufnehmen zu können.

Die 60-Tonnen-Lastwagen sind mit einem dem Gewicht angepassten Motor ausgerüstet. So ist davon auszugehen, dass sie mehr Lärm emittieren als 40-Tonnen-Lastwagen, was wiederum bedeuten würde, dass zusätzliche Lärmschutzmassnahmen mit den entsprechenden Folgekosten getroffen werden müssten.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Staatsrat ist mit den Motionären einverstanden und schlägt die Motion deshalb zur Annahme vor. Auch will er ihr sofort Folge geben und unterbreitet somit dem Grossen Rat einen Dekretsentwurf für die Einreichung einer Standesinitiative auf Bundesebene.

Décret

du

portant dépôt d'une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale (Pas de 60 tonnes sur les routes suisses)

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 al. 1 et 160 al. 1 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999;

Vu l'article 105 let. e de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu l'article 69 let. d de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (LGC);

Vu la motion N° 1085.09 des députés Nicolas Rime et Valérie Piller-Carrard intitulée «Initiative cantonale: pas de 60 tonnes sur les routes suisses»;

Vu le message du Conseil d'Etat du 8 juin 2010;

Considérant:

Par motion déposée et développée le 10 novembre 2009, les députés Nicolas Rime et Valérie Piller-Carrard, avec 16 cosignataires, ont demandé au Conseil d'Etat de préparer un projet de décret afin que soit exercé le droit d'initiative du canton de Fribourg auprès de l'Assemblée fédérale. L'objectif est la renonciation à une éventuelle extension de la charge totale à 60 tonnes des véhicules lourds admis à la circulation routière en Suisse.

Ces véhicules, communément appelés «Gigaliner», présentent une longueur totale de 25 mètres. Ils accroissent les dangers liés au trafic routier, les coûts d'infrastructures routières ainsi que la charge environnementale. De plus, ils entravent le transfert du trafic de transit de la route vers le rail. Malgré cela, l'Union européenne mène une étude afin de pouvoir se déterminer sur l'éventuelle introduction de ces véhicules sur les axes de transit.

Dekret

vom

über die Einreichung einer Standesinitiative bei der Bundesversammlung (Keine 60-Tonnen-Lastwagen auf Schweizer Strassen)

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf Artikel 45 Abs. 1 und 160 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999;

gestützt auf Artikel 105 Bst. e der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004

gestützt auf Artikel 69 Bst. d des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG);

gestützt auf die Motion Nr. 1085.09 «Standesinitiative: Keine 60-Tonnen-Lastwagen auf Schweizer Strassen» von Grossrat Nicolas Rime und Grossrätin Valérie Piller-Carrard;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 8. Juni 2010;

in Erwägung:

In ihrer am 10. November 2009 eingereichten und begründeten Motion fordern Grossrat Nicolas Rime und Grossrätin Valérie Piller-Carrard zusammen mit 16 Mitunterzeichnenden den Staatsrat auf, einen Dekretsentwurf für eine Standesinitiative des Kantons Freiburg bei der Bundesversammlung auszuarbeiten. Mit dieser Initiative soll verhindert werden, dass die Gewichtslimite auf Schweizer Strassen erhöht und 60-Tonnen-Lastwagen zugelassen werden.

Diese oft auch als «Gigaliner» bezeichneten Lastfahrzeuge weisen eine Gesamtlänge von 25 Metern aus. Sie bewirken ein grösseres Unfallrisiko auf den Strassen sowie höhere Infrastrukturkosten und Umweltbelastungen. Ausserdem bremsen sie die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Trotz alledem sind in der EU nun Studien im Gang, um diese Gigaliner allenfalls auch für den grenzüberschreitenden Verkehr freizugeben.

Lors de sa séance du 8 juin 2010, le Conseil d'Etat a reconnu le bien-fondé de la motion et a proposé de l'accepter et d'y donner suite directement.

Sur la proposition du Conseil d'Etat,

Décète:

Art. 1

S'appuyant sur l'article 160 al. 1 de la Constitution fédérale, le Grand Conseil du canton de Fribourg soumet à l'Assemblée fédérale l'initiative cantonale suivante:

Les Autorités fédérales sont invitées à arrêter les dispositions législatives nécessaires afin de renoncer à une extension de la charge totale à 60 tonnes des véhicules lourds admis à la circulation routière en Suisse.

Art. 2

Le Conseil d'Etat est chargé de transmettre le présent décret à l'Assemblée fédérale.

In seiner Sitzung vom 8. Juni 2010 kam der Staatsrat zum selben Schluss wie die Motionäre. Er beschloss deshalb, die Motion zur Annahme vorzuschlagen und ihr direkt Folge zu geben.

Auf Antrag des Staatsrats,

beschliesst:

Art. 1

Gestützt auf Artikel 160 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Grosse Rat des Kantons Freiburg bei den eidgenössischen Räten folgende Initiative ein:

Die Bundesbehörden werden eingeladen, die notwendigen Gesetzesbestimmungen zu erlassen, sodass 60-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz verboten bleiben.

Art. 2

Der Staatsrat wird beauftragt, dieses Dekret an die Bundesversammlung weiterzuleiten.

Initiative cantonale :**Pas de 60 tonnes sur les routes suisses****Résumé de la motion**

Par motion déposée et développée le 10 novembre 2009 (BGC p. 2382), les députés Nicolas Rime et Valérie Pillier-Carrard, avec 16 cosignataires, ont demandé au Conseil d'Etat de préparer un projet de décret afin d'exercer le droit d'initiative du canton de Fribourg auprès de l'Assemblée fédérale avec pour objectif de renoncer à une éventuelle extension de la charge totale à 60 tonnes des véhicules lourds à l'admission à la circulation routière en Suisse. Ces véhicules sont communément appelés « *Gigaliner* » et présentent une longueur totale de 25 mètres. Ils accroissent les dangers liés au trafic routier, les coûts d'infrastructures routières ainsi que la charge environnementale. De plus, ils entravent le transfert du trafic de transit de la route vers le rail. Malgré cela, l'Union européenne mène une étude afin de pouvoir se déterminer sur l'éventuelle introduction de ces véhicules sur les axes de transit.

Réponse du Conseil d'Etat

L'introduction des véhicules de 60 tonnes doit être analysée sur l'aspect du poids, du gabarit, de la sécurité et du bruit.

Ce qui est inacceptable dans l'idée de l'introduction des « *Gigaliner* », c'est le nombre de véhicules de ce poids qui seraient en circulation sur nos routes. En effet, la résistance à la fatigue à long terme due aux sollicitations des passages de véhicules lourds est déterminante dans le dimensionnement des ouvrages. L'introduction des camions de 60 tonnes imposerait un renforcement conséquent des ouvrages existants. De plus les 640 kilomètres de chaussées cantonales ne sont pas aptes à supporter une charge de cette ampleur. Leur couche de fondation devrait être renforcée sur la quasi-totalité du réseau.

Les « *Gigaliner* » atteignent une longueur de 25 mètres alors que la longueur est actuellement limitée à 18,75 mètres sur les routes suisses. Le réseau routier cantonal n'est pas non plus apte à supporter un tel gabarit sur sa totalité (giratoires, routes sinueuses). La longueur de véhicule représenterait un danger supplémentaire pour les autres usagers de la route (difficulté de dépassement par les véhicules légers et grand danger lors du dépassement de cyclistes notamment). Enfin, les systèmes de sécurité (glissières de sécurité) devraient être renforcés pour prendre en considération les forces engendrées par des véhicules de ce poids.

Les véhicules de 60 tonnes sont équipés de moteurs adaptés à leur poids et le bruit émis est vraisemblablement supérieur à celui des véhicules de 40 tonnes, ce qui générerait la mise en place de mesures de protection contre le bruit accrues.

Pour les motifs figurant ci-dessus, le Conseil d'Etat reconnaît le bien-fondé de la motion et propose son acceptation ainsi que d'y donner suite directement. Il soumet au Grand Conseil un message et un décret afin de déposer une initiative cantonale au niveau fédéral.

Fribourg, le 8 juin 2010

Standesinitiative:**Keine 60-Tonnen-Lastwagen auf Schweizer Strassen****Zusammenfassung der Motion**

In ihrer am 10. November 2009 eingereichten und begründeten Motion (TGR S. 2382) fordern Grossrat Nicolas Rime und Grossrätin Valérie Pillier-Carrard zusammen mit 16 Mitunterzeichnenden den Staatsrat auf, einen Dekretsentwurf für eine Standesinitiative des Kantons Freiburg bei der Bundesversammlung auszuarbeiten. Mit dieser Initiative soll verhindert werden, dass die Gewichtslimite auf Schweizer Strassen erhöht und 60-Tonnen-Lastwagen zugelassen werden. Diese oft auch als « *Gigaliner* » bezeichneten Lastfahrzeuge weisen eine Gesamtlänge von 25 Metern aus. Sie haben ein grösseres Unfallrisiko auf den Strassen sowie höhere Infrastrukturkosten und Umweltbelastungen zur Folge. Ausserdem bremsen sie die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Trotz alledem sind in der EU nun Studien im Gang, um diese Gigaliner allenfalls auch für den grenzüberschreitenden Verkehr freizugeben.

Antwort des Staatsrats

Um die Folgen einer allfälligen Einführung von 60-Tonnen-Lastwagen zu beurteilen, müssen die Aspekte Gewicht, Profil, Sicherheit und Lärm berücksichtigt werden.

Die Zulassung der *Gigaliner* ist vor allem wegen ihrer Zahl und der Häufigkeit ihrer Fahrten inakzeptabel. Denn für die Bemessung der Bauwerke ist die Ermüdung der Tragwerke und Bauteile, die mit jeder Fahrt von schweren Fahrzeugen langsam zunimmt, entscheidend. Eine Erhöhung der Gewichtslimite auf 60 Tonnen bedingte eine bedeutende Verstärkung der bestehenden Bauwerke. Darüber hinaus sind die Fahrbahnen des 640 Kilometer langen Kantonsstrassennetzes nicht für eine solche Last ausgelegt. So müsste praktisch auf dem gesamten Kantonsstrassennetz die Fundationsschicht verstärkt werden.

Die *Gigaliner* haben eine Länge von 25 Metern, wohingegen die maximal zulässige Länge auf Schweizer Strassen gegenwärtig 18,75 Metern beträgt. Das Kantonsstrassennetz kann aber solch lange Fahrzeuge längst nicht überall aufnehmen (Kreisel, kurvenreiche Strassenabschnitte). Ausserdem würden Fahrzeuge dieser Länge eine erhöhte Gefahr für die anderen Strassenbenutzer darstellen (Schwierigkeit für Autos, solche Lastwagen zu überholen und grosse Unfallgefahr für Zweiräder, wenn sie von solchen Lastwagen überholt werden). Und schliesslich müssten die Sicherheitseinrichtungen (namentlich die Leitschranken) verstärkt werden, um die Kraft, die bei einem Aufprall eines Fahrzeugs mit diesem Gewicht frei werden, aufnehmen zu können.

Die 60-Tonnen-Lastwagen sind mit einem dem Gewicht angepassten Motor ausgerüstet. So ist davon auszugehen, dass sie mehr Lärm emittieren als 40-Tonnen-Lastwagen, was wiederum bedeuten würde, dass zusätzliche Lärmschutzmassnahmen mit den entsprechenden Folgekosten getroffen werden müssten.

Aus all diesen Gründen ist der Staatsrat mit den Motionären einverstanden und schlägt die Motion deshalb zur Annahme vor. Auch will er ihr sofort Folge geben, indem er dem Grossen Rat einen Dekretsentwurf für die Einreichung einer Standesinitiative auf Bundesebene unterbreitet.

Freiburg, den 8. Juni 2010