

Zusammenfassung des Postulats

In seinem am 15. Dezember 2005 eingereichten Postulat (TGR S. 1875) schlägt Grossrat Christian Ducotterd vor, die Einteilung der öffentlichen Strassen im Strassengesetz zu ändern und eine Kategorie für Gemeindestrassen mit bedeutendem Regionalverkehr zu schaffen, an deren Unterhalt und Sanierung der Staat 30% beitragen würde.

Die Einteilung einer Strasse in diese neue Kategorie soll laut Postulat eine Ausnahme bleiben und gestützt auf den Anteil des Durchgangverkehrs beschlossen werden.

Antwort des Staatsrats

1. Strassenverkehrspolitik

Die Strassenverkehrspolitik des Kantons zielt darauf ab, dass die Fahrzeuglenker die unterschiedlichen Strassenkategorien in folgender Rangfolge benutzen: wann immer möglich die Nationalstrassen, dann die Hauptachsen des Kantonsstrassennetzes, die Nebenachsen des Kantonsstrassennetzes und als letzte Option die Gemeindestrassen.

Diese Politik schlägt sich darin nieder, dass für die Kantonsstrassen je unterschiedliche Gestaltungsgrundsätze zur Anwendung gelangen. Während die Funktion als Verkehrsachse für die Hauptstrassen prioritär ist, können zum Beispiel innerorts auf Nebenstrassen verkehrsberuhigende Massnahmen in den Vordergrund treten. Auf diese Weise sollen die Mittel für den Unterhalt und den Ausbau auf optimale und geballte Weise eingesetzt werden. Im Rahmen der kantonalen Strassenpolitik sind zahlreiche prioritäre Projekte zu realisieren (Umfahrung von Bulle H189, Poyabrücke, Verbindung Romont–Vaulruz etc.), die grosse finanzielle Aufwendungen bedingen.

Die Gemeindestrassen ihrerseits sollen in erster Linie dem Zubringerverkehr dienen. So können die Ausbaustandards weniger hoch sein als bei den Kantonsstrassen.

2. Einteilung der Strassen

Massgebend für die Einteilung der Strassen ist das Strassengesetz (Art. 9–11 StrG). Die Definition der Kantonsstrassen soll dank seiner strukturierenden Wirkung die Raumplanungspolitik verstärken, die im kantontonalen Richtplan festgelegt wurde.

Als der Staatsrat 1997 das Kantonsstrassennetz festgelegt hat, achtete er darauf, die Gesamtlänge des Kantonsstrassennetzes nicht übermässig zu erhöhen (derzeit beträgt sie 632 km). Dazu legte er das Kriterium des Netzwerks (Art. 11 Abs. 1 Bst. h StrG) restriktiv aus.

Die Änderungen des Strassengesetzes im Jahr 1997 fanden im Rahmen der Definition der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden statt. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass der Staat als Folge dieser Änderungen die Gemeinden jährlich um etwa 1,5 Millionen Franken entlastet.

3. Ausblick

In den nächsten Jahren wird das Kantonsstrassennetz grundlegende Änderungen erfahren. Dies ist in erster Linie auf die Umsetzung des kantonalen Richtplans zurückzuführen. Zum aktuellen kantonalen Richtplan ist zu sagen, dass in diesem das Konzept des Gemeindezentrums, das mit dem kantonalen Richtplan von 1987 eingeführt worden war und als Grundlage für die Definition des Strassennetzes diente, nicht mehr verwendet wird. Eine strenge Anwendung der in den Artikeln 9–11 StrG definierten Grundsätze wird zweifellos zu einer Verkleinerung des Kantonsstrassennetzes führen, werden doch Verbindungen zwischen Gemeinden infolge der Gemeindefusionen verschwinden. Dasselbe gilt für die Verbindungen zwischen den ehemaligen Gemeinde- und Kleinzentren (den heutigen interkommunalen Zentren).

Der Staatsrat will mit der Revision des Kantonsstrassennetzes zuzuwarten – dies, weil die Regionen bis 2007 Zeit haben, um die interkommunalen Zentren zu bestimmen. Auf dieser Grundlage und unter Anwendung der in den Artikeln 10 und 11 StrG definierten Grundsätze wird dann das Strassennetz angepasst werden können.

Der Staatsrat hat die Ziele, die ihn bei der Definition des künftigen Kantonsstrassennetzes leiten werden, noch nicht festgelegt. So steht auch noch nicht fest, ob die Gesamtlänge reduziert oder beibehalten werden wird. Fest steht, dass der Staatsrat über einen gewissen Spielraum verfügt, namentlich um das Netzwerk sicherzustellen (Art. 11 Abs. 1 Bst. h StrG).

4. Subventionspolitik

Die Subventionierung gewisser Gemeindestrassen würde eine Erhöhung der jährlich vom Staat geleisteten Beiträge zur Folge haben.

Artikel 21 Abs. 2 des Subventionsgesetzes vom 17. November 1999 legt fest, dass das Gesamtvolumen der veranschlagten Nettosubventionen für Funktionsausgaben ein Viertel des gesamten kantonalen Steueraufkommens nicht übersteigen darf. Da die kantonalen Beiträge jedoch jedes Jahr nur knapp unter diesem Grenzwert liegen, wäre die Schaffung einer neuen Strassensubvention mit grösster Wahrscheinlichkeit nur möglich, wenn andere Subventionen gekürzt würden.

5. Umsetzung

Die Umsetzung der Forderung von Grossrat Christian Ducotterd wäre mit zahlreichen Schwierigkeiten verbunden. So sind die Verkehrsaufkommen auf den Gemeindestrassen im Allgemeinen weniger gut erfasst als auf dem Kantonsstrassennetz – vom Anteil des Durchgangsverkehrs ganz zu schweigen. Diese Daten zu ermitteln bedürfte entsprechend aufwendiger und kostspieliger Untersuchungen. Es stellte sich die Frage, wer dafür aufkommt: die betroffenen Gemeinden oder der Staat?

Ausserdem verändern sich Gesamtverkehrsaufkommen und Anteil des Durchgangsverkehrs im Laufe der Zeit. Änderungen am Kantonsstrassennetz sowie Ausbauarbeiten können den Verkehr auf bedeutende und dauerhafte Weise verändern. Dies wiederum bedeutet, dass die Subventionen für den Unterhalt oder die Sanierung von Gemeindestrassen an diese Entwicklungen angepasst werden müssten.

6. Schlussfolgerungen

Der Staatsrat empfiehlt das Postulat zur Ablehnung, und zwar aus folgenden Gründen:

- Diese neue Subvention für Gemeindestrassen gefährdete die Verwirklichung zahlreicher Kantonsstrassenprojekte von höchster Priorität.
- Der Vorschlag widerspricht dem Grundsatz der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden.
- Weil das Gesamtvolumen der kantonalen Subventionen gesetzlich begrenzt ist, könnte eine solche Subventionierung nur auf Kosten anderer Beiträge erfolgen.
- Die Umsetzung des Postulats wäre mit grossen administrativen Schwierigkeiten verbunden und nur nach aufwendigen Verkehrsstudien möglich.
- Bevor entschieden wird, was mit den interkommunalen Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen (insbesondere mit den Strassen, die mit dem vorliegenden Postulat angesprochen werden) geschehen soll, sollte die Revision des Kantonsstrassennetzes abgewartet werden (ab 2007).

Freiburg, 25. April 2006