Anfrage Jean-Pierre Dorand **Nr. 871.05**
Sicherheit bei der Kreuzung bei Nonan zwischen der Hauptstrasse Villars-sur-Glâne–Avry und der Strasse Richtung Corminbœuf

Anfrage

Bei dieser Kreuzung ist es mit der Sicherheit nicht zum Besten bestellt, weil die Autos die Hauptstrasse zwischen Villars-sur-Glâne und Avry mit hoher Geschwindigkeit befahren – besonders in Richtung Avry.

Das Abbiegen von der Hauptstrasse in Richtung Corminbœuf (und umgekehrt) ist gefährlich geworden.

Deshalb möchte ich wissen, ob der Staatsrat bereit ist, zusammen mit den betroffenen Gemeinden die Errichtung eines Kreisels an dieser Stelle zu prüfen.

Den 30. August 2005

Antwort des Staatsrats

Beim Knoten von Bugnon kreuzt sich die Strasse Freiburg–Payerne (Achse 2100) mit der Strasse Belfaux–Corminbœuf–Le Bugnon (Achse 2120). Es handelt sich um eine vierarmige Kreuzung ohne Lichtsignal, aber mit Vorsortierstreifen auf der Hauptachse (Achse 2100). Beim Verkehrsweg in Richtung Matran handelt es sich um einen wenig befahrenen Güterweg. Die Kreuzung funktioniert also im Wesentlichen wie ein dreiarmiger Knoten. 2001 wurde eine Beleuchtung installiert, um die Sicherheit bei Nacht zu verbessern.

Auf der Achse 2120 stieg der durchschnittliche Tagesverkehr ab 1995 überdurchschnittlich an (+12% pro Jahr) und erreicht heute 4500 Fahrzeuge pro Tag (Fz./Tag). Auf der Achse 2100 hingegen wurde (auf der Seite von Freiburg) ein normales Verkehrswachstum von +2% jährlich gemessen. Derzeit liegt der durchschnittliche Tagesverkehr bei 10 700 Fz./Tag. Die Tagesganglinien (Verteilung des Verkehrs auf die Tageszeiten) der Achse 2100 und 2120 weisen eine Spitze am Morgen, am Mittag und am Abend auf, wobei die Spitze am Morgen zwar klar sichtbar, aber deutlich weniger ausgeprägt ist als diejenige am Abend. Auf beiden Achsen ist die jeweilige Tagesganglinie damit typisch für den lokalen Pendlerverkehr. Auch die Tatsache, dass der Verkehr an den Wochenenden geringer als während der Woche ausfällt und dass die Verkehrsbewegungen am Freitag besonders zahlreich sind, ist typisch für diese Art von Verkehr. Berechnungen haben ergeben, dass die Kapazitätsgrenze der Kreuzung erreicht ist. Dies gilt namentlich für die Linksabbiegemanöver von Corminbœuf her kommend.

Zweimal – einmal vor und einmal nach der Installation der Beleuchtung – wurden die Unfälle bei dieser Kreuzung über einen Zeitraum von je fünf Jahren analysiert. In der Periode von 1995 bis 1999 ereignete sich die Mehrheit der Unfälle (4 von 6 Unfällen), weil das Fahrzeug ins Schleudern geriet bzw. weil der Fahrer die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren hatte. Bilanz: fünf Leichtverletzte und Materialschäden für insgesamt 50 000 Franken. Zwischen 2000 und 2004 ereigneten sich 9 der 10 Unfälle nach einem Richtungswechsel. Dabei wurden drei Personen leicht und eine schwer verletzt. Die Materialschäden beliefen sich auf 115 500 Franken. Die Beleuchtung scheint ihren Zweck zu erfüllen, ereignete sich in den

letzten fünf Jahren doch kein einziger Unfall mehr, der auf das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs zurückzuführen gewesen wäre.
Hingegen haben die Unfälle beim Einbiegen in die Hauptachse (von Corminbœuf her kommend) deutlich zugenommen, was sich dadurch erklären lässt, dass der Verkehr und damit auch die Schwierigkeit, in die Hauptachse einzubiegen, zugenommen haben. Dies wiederum führt dazu, dass die betroffenen Fahrzeuglenker ein höheres Risiko eingehen.

Im Verpflichtungskredit, den der Staatsrat für die Verbesserung der Sicherheit bei mehreren Kantonsstrassenkreuzungen vorschlagen will, ist auch die endgültige Sanierung der Kreuzung bei Bugnon vorgesehen. Doch wird diese Sanierung nicht sofort geschehen können, weil der Staat bereits anderweitig – insbesondere im Rahmen der Umfahrung von Bulle (H189) – beträchtliche Aufwendungen finanzieren muss.

Das Tiefbauamt hat die Errichtung eines provisorischen Kreisels mit einem Durchmesser von 27 Metern geprüft. Dies kann auf dem Grund geschehen, der bereits heute zu den öffentlichen Sachen gehört. Somit ist auch keine öffentliche Auflage nötig. Einzig die Einführung des Kreiselverkehrs (Verkehrsmassnahme) muss publiziert werden. Deshalb kann der provisorische Kreisel bereits 2006 realisiert werden. Die Kosten für den provisorischen Kreisel werden auf 83 000 Franken und diejenigen für den definitiven Kreisel auf 620 000 Franken veranschlagt. Der Bau des definitiven Kreisels ist für in 8 bis 10 Jahren vorgesehen – je nachdem, wie sich der vorläufige Kreisel in der Praxis bewährt.

Zusammenfassend hält der Staatsrat fest, dass die Umwandlung der Kreuzung bei Bugnon bereits geprüft wurde und dass bereits für nächstes Jahr ein provisorischer Kreisel vorgesehen ist.

Freiburg, den 10. Oktober 2005