Anfrage Patrice Morand **Nr. 886.05**
Verbindung zwischen der H189
und der Industriezone

Anfrage

Ich möchte, dass der Staatsrat die vorzeitige Eröffnung der Verbindung zwischen dem Kreisel bei Riaz und der Industriezone von Planchy beschliesst.

Auf diese Weise könnten zahlreiche Lastwagen und die Personen, die in dieser Zone arbeiten, die Stadt umfahren.

Mit entsprechenden Massnahmen wäre sicherzustellen, dass die Fahrzeuge ausschliesslich zur Industriezone geleitet würden.

Bis 2009 zu warten kann keine Lösung sein!

12. Oktober 2005

Antwort des Staatsrats

1. Allgemeines

Der Zeitplan des öffentlich aufgelegten Projekts für die Umfahrung sieht eine Inbetriebnahme der gesamten Umfahrungsstrasse im Jahr 2009 vor. Der Teilverkehrsrichtplan (TVRP) für Bulle und La Tour-de-Trême, in welchem die Begleitmassnahmen für die Umfahrung festgelegt sind, sieht ebenso wenig eine schrittweise Inbetriebnahme der H189 vor. Ein vorzeitig eröffneter Teilabschnitt für die Schnittstelle bei Planchy hätte eine andere Funktion als die Umfahrungsstrasse als Ganzes. Ein stark modifizierter TVRP müsste neu aufgelegt werden.

Die Gemeinde Bulle wurde in dieser Sache befragt. Sie beauftragte deshalb ein spezialisiertes Büro mit einer Machbarkeitsstudie für eine teilweise Inbetriebnahme der H189 zwischen dem Anschluss Nord und der Schnittstelle bei Planchy. Der Bericht wurde am 1. Februar 2006 dem Tiefbauamt überreicht. In seiner Antwort berücksichtigt der Staatsrat die technischen Daten aus diesem Bericht.

2. Technische Daten

2.1 Dauer einer provisorischen Öffnung

Gemäss Bauprogramm wäre es theoretisch möglich, bestimmte Abschnitte der Umfahrungsstrasse bereits 33 Monate vor der offiziellen Einweihung zu öffnen (Ende März 2007 bis Ende Dezember 2009). Praktisch muss diese Aussage insofern eingeschränkt werden, als gewisse Fertigstellungsarbeiten nur ausgeführt werden können, wenn die Strasse für den Verkehr gesperrt ist. Das gilt insbesondere für die Einrichtung der elektromechanischen Anlagen und für den Einbau der Binder- und der Deckschicht. Damit wäre eine vorzeitige Freigabe des Abschnitts für den Verkehr von Ende März 2007 bis Ende

August 2009 möglich – mit einem Unterbruch von drei Monaten im Jahr 2008. Das wären dann 26 Monate.

Ab Beginn der Aushubarbeiten für den gedeckten Einschnitt bei Planchy werden zudem die Lastwagen, die das Aushubmaterial entgegennehmen, auf dem neuen Abschnitt – unmittelbar beim Kreisel von Planchy – warten, was entsprechend lange Warteschlangen auf dem neuen Abschnitt zur Folge haben wird. Tatsächlich beträgt die maximale Dauer für eine vorzeitige Öffnung somit 20 Monate.

2.2 Verkehr

In der endgültigen Ausgestaltung wird die Schnittstelle von Planchy den Fahrzeuglenkern als Zugang zur gleichnamigen Industriezone dienen. Auch das Quartier des Chemin des Crêts wird über diese Schnittstelle erreichbar sein, doch wird mit Begleitmassnahmen dafür zu sorgen sein, dass das Verkehrsaufkommen auf einem für eine Wohnzone akzeptablen Niveau bleibt.

Derzeit generiert die Industriezone ein Verkehrsaufkommen von rund 4500 Fahrzeugen pro Tag (Fz./Tag). Davon könnten etwa 1500 Fahrzeuge den vorzeitig eröffneten Abschnitt der H189 und die restlichen Fahrzeuge den Chemin des Crêts benutzen.

2.3 Auswirkungen auf die Baustelle

Eine vorzeitige Freigabe hätte zwangsläufig Auswirkungen auf das Arbeitsprogramm und die Bewirtschaftung der Baustelle, namentlich weil eine Vermischung von allgemeinem und Baustellenverkehr stattfände. Damit würde sich als Erstes die Frage der Sicherheit und der Verantwortlichkeiten stellen.

Gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung, die zusammen mit dem Bauvorhaben aufgelegt wurde, sollen die bereits gebauten Abschnitte dazu verwendet werden, um das Aushubmaterial vom gedeckten Einschnitt bei Planchy und dem Tunnel unter der tpf-Bahnlinie bei der Deponie von Sionge möglichst ohne Beeinträchtigungen auf dem bestehenden Strassenetz abtransportieren zu können. Auf diese Weise können zudem Muldenkipper (Dumper) mit grosser Kapazität verwendet und somit die Transportkosten gesenkt werden. Der Baustellenverkehr wird die H189 bis etwa zur Überführung von La Léchère benutzen, von wo aus eine provisorische Baupiste zum Chemin de La Léchère und zur Deponie von Sionge führen wird. Diese provisorische Zufahrt soll laut aktuellem Projekt in beide Richtungen benutzt werden.

2.4 Auswirkungen auf die Kosten

Der H189-Sektor La Sionge – Planchy weist derzeit einzig eine einfache Tragschicht aus. Diese reicht aus für den Baustellenverkehr, nicht aber für ein grösseres Verkehrsaufkommen im Falle einer vorzeitigen Öffnung. Vor einer vorzeitigen Übergabe an den allgemeinen Verkehr müssten also Binder- und Deckschicht eingebaut werden. Da diese Arbeiten so oder so nötig wären, entstehen dadurch keine Mehrkosten. Wegen der durch den Baustellen- und allgemeinen Verkehr verursachten Abnutzung müsste die Deckschicht jedoch nach Ablauf des Provisoriums ersetzt werden. Die damit zusammenhängenden Kosten werden auf 275 000 Franken veranschlagt.

Ausserdem kämen Kosten für den betrieblichen Unterhalt des vorzeitig freigegebenen Abschnitts (16 000 Franken pro Jahr, bzw. 27 000 Franken für 20 Monate) und für den Winterdienst (8000 Franken pro Jahr, bzw. 16 000 Franken für zwei Winter) hinzu.

Und schliesslich müsste die Strassensignalisation für rund 30 000 Franken (je nach Variante) ergänzt werden.

3. Variantenanalyse

Als Referenzvariante und damit als Grundlage für den Variantenvergleich wurde der Status quo genommen: Die H189 wird wie vorgesehen als Ganzes im Dezember 2009 für den Verkehr freigegeben.

3.1 Variante 1: komplette Freigabe

Bei dieser Variante würde die H189 vom Anschluss Nord bis Planchy uneingeschränkt und in beide Richtungen geöffnet. Bei der Schnittstelle von Planchy würden alle Bewegungen zugelassen.

Auf der H189 wäre mit einem Aufkommen von 7200 Fz./Tag (davon 1500 Fz./Tag in Richtung Planchy und 5700 Fz./Tag auf dem Chemin des Crêts) zu rechnen. Dies entspricht einem Mehraufkommen von 4200 Fz./Tag, würde doch ein Teil des durch die Industriezone erzeugten Verkehrs auch weiterhin von der Stadt her kommen. Dieser Weg ist als Zubringer für die Wohnzone gedacht, der Mehrverkehr damit nicht annehmbar. Die im Teilverkehrsrichtplan vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (TVRP – Begleitmassnahmen für die H189) müssten gleichzeitig mit der Freigabe für den Verkehr des Abschnitts umgesetzt werden, wobei schon allein die Baustelle auf dem Chemin des Crêts stark abschreckend wirken würde.

Kommt hinzu, dass unter der Vermischung von allgemeinem und Baustellenverkehr die Sicherheit in erheblichem Masse litte. Ausserdem könnte der von der Deponie kommende Baustellenverkehr nicht mehr die provisorische Baupiste von La Léchère benutzen. Stattdessen müssten die Lastwagen den bestehenden Feldweg zwischen der Route de La Léchère und dem Chemin des Crêts benutzen.

Die geschätzten Mehrkosten (in Franken) für diese Variante lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Erneuerung der Belags auf der H189	275 000
Provisorische Strassensignalisation	30 000
Betrieb und Winterdienst	33 000
Total	338 000

3.2 Variante 2: Umwandlung der Schnittstelle von Planchy

Bei der Variante 2 würde der H189-Sektor La Sionge – Planchy vollständig geöffnet, gleichzeitig die Schnittstelle von Planchy jedoch so geändert, dass die Fahrzeuge einzig zur Industriezone von Planchy, nicht aber in die Stadt gelangen könnten. Damit würde das Risiko einer Verkehrszunahme auf dem Chemin des Crêts gesenkt. Dazu würde der Kreisel auf der Route de l'Industrie zeitweilig modifiziert, um die Bewegungen in Richtung Chemin des Crêts zu verhindern und einzig die Bewegungen in Richtung Industriezone von Planchy zuzulassen. Dies kann mit einem überdimensionierten Asphaltbelag erreicht werden, mit dem die Inseln und Leitbaken nivelliert werden.

Die H189 würde in Richtung Planchy 1500 Fahrzeuge pro Tag aufnehmen und die Route de Riaz entsprechend entlasten. Unter diesem Gesichtspunkt handelt es sich also um eine interessante Variante. Allerdings bestünde die Gefahr, dass die Fahrzeuglenker den Ausgang in Richtung Industriezone benutzen und in der Industriezone umkehren, um dann in den Chemin des Crêts einzubiegen. Es bestünde auch keine Möglichkeit, dies zu unterbinden.

Alle für die Variante 1 notwendigen Massnahmen finden sich auch in dieser Variante wieder (mit denselben Mehrkosten):

Erneuerung der Belags auf der H189	275 000
Umgestaltung des Kreisels auf der Route de l'Industrie	25 000
Provisorische Strassensignalisation	30 000
Betrieb und Winterdienst	33 000
Total	363 000

3.3 Variante 3: Verkehrsbeschränkung mittels Sonderbewilligungen

Diese Variante sieht vor, den Verkehr auf der H189 einzig für Fahrzeuge mit einer Sonderbewilligung freizugeben. Die Bewilligungen würden in erster Linie für Schwertransporte und Fahrzeuge, die den Verkehr in der Stadt übermässig beeinträchtigen würden, erteilt. Um sicherzustellen, dass nur die Fahrzeuge mit einer Bewilligung Zugang erhalten, müssten eigentlich Schranken und ein Überwachungssystem installiert werden. Ein solches System ist aber zu aufwendig, um ernsthaft in Betracht gezogen zu werden.

Realistischer wäre das Anbringen der Signalisation *Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen* (SSV 2.01) mit der Zusatztafel *Berechtigte ausgenommen*. Pro Tag wären nur etwa 50 Fahrzeuge betroffen; entsprechend gering wäre das Risiko eines Unfalls mit dem Baustellenverkehr. Voraussetzung wäre natürlich, dass das Fahrverbot von allen beachtet würde, was doch sehr optimistisch zu sein scheint.

Die Kosten für diese Variante beliefen sich auf 20 000 Franken (für die Strassensignalisation).

3.4 Variante 4: Öffnung in eine Richtung

Diese Variante stammt nicht aus dem Bericht der Stadt Bulle, sondern vom Tiefbauamt.

Bei dieser Variante würde der Teilabschnitt der H189 für den allgemeinen Verkehr einzig in Richtung der Industriezone von Planchy geöffnet (auf der Juraseite). Diese Spur würde mit Leitbaken vom Rest der Fahrbahn getrennt und die Tragschicht durch eine Binderschicht ergänzt. Die Deckschicht würde später, in einem Durchgang und auf der ganzen Breite, eingebaut. Damit gäbe es eine zusätzliche Fuge zwischen den beiden Teilen der Binderschicht, was den Belag leicht schwächt, doch ist dieses Risiko tragbar. Der Baustellenverkehr würde somit die Fahrspur auf der Alpenseite benutzen und die H189 bei der Überführung von La Léchère in Richtung Deponie von Sionge verlassen. Auf dem Weg zur Baustelle würden die Lastwagen dann den Feldweg benutzen, der parallel zur H189 verläuft. Der Kreisel auf der Route de l'Industrie würde wie bei der Variante 2 modifiziert, um die Fahrzeuglenker, die sich in die Stadt begeben wollen, davon abzuhalten, die H189 zu benutzen.

Bei dieser Variante würde die H189 rund 750 Fz./Tag in Richtung Planchy aufnehmen und den Chemin des Crêts in Richtung Stadt – Industriezone entsprechend entlasten. Der Verkehr in die andere Richtung bliebe unbeeinflusst. Im Gegenteil: die Gefahr, dass ein Teil des Verkehrs in Richtung Stadt diese Strecke wählt, nähme zu. Die im TVRP vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung müssten als Provisorium umgesetzt und später dann geändert werden. Der Einbau des definitiven Belags in zwei Etappen bringt Mehrkosten mit sich.

Die geschätzten Mehrkosten (in Franken) für diese Variante lassen sich wie folgt zusammenfassen – die Mehrkosten, die entstehen, weil die Begleitmassnahmen in zwei Schritten umgesetzt werden müssen, sind dabei nicht berücksichtigt:

Einbau der Binderschicht in zwei Etappen	10 000
Umgestaltung des Kreisels auf der Route de l'Industrie	25 000
Provisorische Strassensignalisation	30 000
Betrieb und Winterdienst	16 000
Total	81 000

3.5 Technische Schlussfolgerungen

3.5.1 Variante 1

Die Vermischung von allgemeinem und Baustellenverkehr stellt ein erhebliches Sicherheitsproblem dar. Ausserdem ist mit einer nicht zu kontrollierenden Verkehrszunahme auf dem Chemin des Crêts zu rechnen. Deshalb muss von dieser Variante abgesehen werden.

3.5.2 Variante 2

Bei dieser Variante, die mit etwa 363 000 Franken zu Buche schlägt, könnte die H189 rund 1500 Fz./Tag aufnehmen. Mit dieser Variante kann wegen der unvermeidlichen Umkehrbewegungen in der Industriezone in Planchy nicht garantiert werden, dass der Verkehr auf dem Chemin des Crêts nicht zunimmt. Die Tatsache, dass Bulle einverstanden ist, die Begleitmassnahmen auf diesem Weg vorzeitig umzusetzen, ändert nichts daran.

3.5.3 Variante 3

Diese Variante ist mit deutlich geringeren Mehrkosten verbunden, da weder zusätzliche Binder- und Deckschichten auf der H189 eingebaut werden müssen noch der Kreisel auf der Route de l'Industrie modifiziert werden muss. Dagegen betrifft diese Variante – so denn das Fahrverbot eingehalten wird – nur eine geringe Anzahl Fahrzeuge (50 Fz./Tag). Für diese Variante spricht, dass der Baustellenverkehr wie vorgesehen die H189 benutzen kann. Wegen ihrer geringen Wirkung muss diese Variante jedoch fallengelassen werden.

3.5.4 Variante 4

Damit wird ein Teil des Verkehrs in Richtung Industriezone von Planchy aufgenommen. Dazu muss der Kreisel auf der Route de l'Industrie zeitweilig geändert und die Begleitmassnahmen müssen vorgezogen werden. Mit Mehrkosten von rund 80 000 Franken kann diese Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis aufwarten.

4. Standpunkt der Stadt Bulle

In seinem Brief vom 15. Februar 2006 nahm der Gemeinderat von der Stadt Bulle Stellung zum oben erwähnten Bericht, der ihm vom Tiefbauamt übermittelt worden war:

Der Gemeinderat befürwortet eine vorzeitige Öffnung eines Teils der H189, sofern durch geeignete Massnahmen beim Ausbau und bei der Signalisation auf dem Chemin des Crêts in beiden Richtungen ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen sichergestellt wird.

Der Gemeinderat ist bereit, die Ausbauarbeiten (die im Teilverkehrsrichtplan vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung) beim Chemin des Crêts vorzuziehen, sollte sich dies als nötig erweisen.

Eine Finanzierung von Massnahmen für die Umfahrungsstrasse durch die Gemeinde ist für den Gemeinderat jedoch ausgeschlossen.

5. Standpunkt des Stadtrats

Der Staatsrat anerkennt, dass eine vorzeitige Inbetriebnahme des Nordabschnitts der H189 durchaus Vorteile bringt. Er weist jedoch auch auf folgende Punkte hin:

- Eine vorzeitige Freigabe für den Verkehr ist für höchstens 20 Monate (mit Unterbruch) möglich.
- Die Zusatzkosten für die vorzeitige Freigabe, die einen Zugang zur Industriezone ermöglicht, wäre von der Gemeinde zu tragen (Art. 50a StrG). Diese ist aber nicht bereit, für die Mehrkosten aufzukommen.
- Für den Staatsrat ist es ausgeschlossen, dass der Kanton die Mehrkosten anstelle der Gemeinde trägt – einerseits aus Gründen der Gleichbehandlung aller Gemeinden und andererseits, weil der Staatsrat die Kosten für dieses Projekt unter Kontrolle halten will, damit der am 10. Juni 2001 vom Volk angenommene Verpflichtungskredit eingehalten werden kann.
- Die Vermischung von Baustellen- und allgemeinem Verkehr auf dem Nordabschnitt stellt ein grosses Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer dar. Im Falle eines Unfalls, könnte der Staat dafür verantwortlich gemacht werden.

Unter folgenden Bedingungen ist der Staatsrat einverstanden, die H189 gemäss Variante 4 teilweise zu freizugeben (Öffnung in Richtung Planchy):

- Die Stadt Bulle übernimmt die Mehrkosten, die nicht direkt die H189 betreffen (also etwa 25 000 Franken).
- Die übrigen Kosten gehen zu Lasten des Bauvorhabens, sofern die entsprechenden Mittel freigemacht werden können.
- Die Stadt Bulle legt die Begleitmassnahmen neu auf und setzt sie auf dem Chemin des Crêts noch vor der teilweisen Freigabe der H189 um.

Der Staatsrat will mit den Unternehmen Verhandlungen aufnehmen, um zu erreichen, dass die vorzeitige Öffnung die Baukosten nicht in die Höhe treibt.

Freiburg, 11. April 2006