

Verbindung Marly–Matran und Ausbau der bestehenden Achse Marly–Freiburg zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Zusammenfassung der Motion

In ihrer am 8. Mai 2009 eingereichten und begründeten Motion (*TGR* S. 791) fordern die Grossräte Edgar Schorderet und Gilles Schorderet, dass das Dekret über einen Verpflichtungskredit für die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux, das vom Grossen Rat am 16. März 2006 mit grosser Mehrheit angenommen wurde, umgesetzt werde.

Das Ersuchen der Motionäre lässt sich in folgende Punkte gliedern:

- Der Bau der neuen Strassenverbindung zwischen Marly und Posieux sowie der zugunsten des öffentlichen Verkehrs vorzusehende Ausbau der Strasse Freiburg–Marly müssen in die Planung des Staatsrat aufgenommen werden.
- Der Staatsrat soll seine Planung so ändern, dass das Bauprojekt für die neue Strassenverbindung Marly–Posieux im Jahr 2014 – also im Anschluss an die Eröffnung der Poyabrücke – genehmigt werden kann.
- Das Projekt für diese neue Strasse muss als Bestandteil des Richtplans der Agglomeration genügend fortgeschritten sein, um eine Chance auf Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds zu haben (Erreichung des vom Bund geforderten Reifegrads).
- Der Staatsrat soll angeben, ob er für das Trasse der neuen Strasse die in der Botschaft Nr. 245 vom 31. Januar 2006 vorgestellte oder die in der Verkehrstudie empfohlene Variante (zur Verbesserung der bestehenden Strasse von Chésalles) bevorzugt. Die beiden Grossräte erachten die Variante von 2006 als die bessere.

Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat hat die Motion auf der Grundlage des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) formalrechtlich überprüft und festgestellt, dass sie Artikel 69 GRG verletzt. Dieser Artikel sieht nämlich vor, dass eine Motion einzig rechtliche Bestimmungen in der Verfassung, in einem Gesetz oder in einer Parlamentsverordnung; den Beitritt zu einem Vertrag; Beschlüsse, die in der Form eines Dekrets erlassen werden müssen; oder die Ausübung des Initiativ- und Referendumsrechts des Kantons betreffen kann. In Anwendung von Artikel 72 Abs. 2 GRG erachtet der Staatsrat die Motion entsprechend als unzulässig.

Der Staatsrat möchte aber trotzdem auf die von den Grossräten Edgar Schorderet und Gilles Schorderet angesprochenen Punkte eingehen.

Wie in der Botschaft Nr. 245 vom 31. Januar 2006 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux angekündigt, wurde eine Verkehrs- und Zweckmässigkeitsstudie unter der Leitung eines Lenkungsausschusses mit Vertretern der betroffenen Gemeinden und staatlichen Dienststellen durchgeführt. Die Studie ist vom Büro Transitec Ingénieurs-Conseils SA in Lausanne durchgeführt worden. Am 30. März 2009 hat sich der Lenkungsausschuss hinter die Empfehlungen der Studie gestellt.

Die Grossräte Edgar und Gilles Schorderet haben ihre Motion nach der Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Studie eingereicht, in der vorgeschlagen wird, in einer ersten Phase die

Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zwischen Freiburg und Marly zu verbessern und in einer zweiten Phase – wenn die Achse Freiburg–Marly ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat – die neue Verbindung Marly–Posieux zu verwirklichen.

1. Umsetzung des Dekrets vom 16. März 2006

Das Dekret vom 16. März 2006 wurde mit 80 zu 9 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) angenommen. Für diese Abstimmung stützten sich die Grossrätinnen und Grossräte auf die Botschaft Nr. 245 zum Dekretsentwurf und auf die Ausführungen des damaligen Vorstehers der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion im Rahmen der Debatte vom 16. März 2006.

Konkret erklärte dieser als Vertreter des Staatsrats: *«Der Planungskredit für die Strasse Marly–Posieux gibt uns die Möglichkeit, die nötigen Studien für eine allfällige Realisierung dieses wichtigen Elements einer Ringstrasse rund um die Agglomeration von Freiburg an die Hand zu nehmen. Die Erteilung dieses Kredites heisst jedoch nicht, dass damit definitiv grünes Licht für den Bau dieser Strasse gegeben wird. Wir werden dafür sorgen, dass in einer ersten Etappe die Verkehrsstudie und die gründliche Abklärung der Entlastung namentlich der Pérolessebene realisiert wird. Die Resultate dieser Studie werden ein wichtiges Element für die Priorisierung der weiteren Arbeiten darstellen.»*

Der Berichterstatter der Kommission für Strassen- und Wasserbau seinerseits leitete die Debatte ein, indem er daran erinnerte, dass die vorgeschlagene Studie eine Realisierung dieser Strasse – sofern sie sich als gerechtfertigt erweist – erst möglich mache.

In diesem Sinne ist die Behauptung, der Staatsrat würde den Willen der Parlamentsmehrheit mit der Nichteinhaltung des in der Botschaft vorgesehenen Zeitplans nicht respektieren, nicht richtig.

2. Öffentlicher Verkehr

Wie die Motionäre empfiehlt auch die Studie, die Attraktivität des öffentlichen und des Langsamverkehrs auf der Achse Freiburg–Marly zu erhöhen.

Die Verfasser der Motion schlagen ausserdem vor, die neue Verbindung Marly–Posieux für den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Indes, das Nachfragepotenzial auf der Achse Marly–Posieux–Matran (Tangentialverbindung zur Agglomeration) ist gering. Laut Erhebung von 2000 gibt es zwischen den Gemeinden Matran und Hauterive einerseits und der Gemeinde Marly andererseits insgesamt 76 Pendler (Summe der Weg- und Zupendlerinnen bzw. -pendler). Ein solch selbst unter Einbezug der Nachbargemeinden geringes Potenzial rechtfertigt es nicht, eine neue ÖV-Linie mit einem ausreichend dichten Fahrplan einzurichten. Bei verbesserten Verkehrsbedingungen für die Busse zwischen Marly und Freiburg wird aber die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Richtung westlicher Teil der Agglomeration (via Bahnhof Freiburg) namentlich mit einer erhöhten Kadenz gesteigert werden können.

3. Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Einleitend sei daran erinnert, dass der Bund nur dann Beiträge an Agglomerationsprogramme leistet, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung im Zentrum der Agglomerationen und Beschränkung der Besiedlung im übrigen Gebiet – mit Ausnahme der im kantonalen Richtplan definierten Regional- und ländlichen Zentren;
- Verpflichtung, das Siedlungsgebiet zu verdichten, die Qualität des urbanen Raums zu verbessern und die Zersiedelung zu stoppen;

- kombinierte Mobilitätsstrategie, die einerseits auf einen deutlichen Ausbau des öffentlichen und Langsamverkehrs und andererseits auf eine Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs abzielt;
- Zeitplan, der alle vier Jahre erstellt wird und in welchem pro Jahr die Massnahmen und Infrastrukturen festgelegt sind, die umzusetzen und zu finanzieren sich die verschiedenen Partner verpflichtet haben.

Betrachtet man die Verkehrsinfrastrukturen für die verschiedenen Schweizer Agglomerationen, deren Finanzierung für die Periode 2011–2014 sichergestellt ist, stellt man eindeutig fest, dass das Schwergewicht auf den Bau von Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr auf Eigentrasse (Bahn- und/der Tramnetz) und auf die Schnittstellen liegt. Strassenprojekte werden nur unterstützt, wenn sie einen Beitrag an weitgehende Massnahmen für die anderen Verkehrsmittel in den Agglomerationszentren leisten. Im Hinblick auf die nächsten Finanzierungsetappen werden die Freiburger Projekte im Bereich des öffentlichen und des Langsamverkehrs deutlich verbessert werden müssen.

Da die Verkehrsstudie aufzeigt, dass die neue Verbindung Marly–Posieux in absehbarer Zeit nicht nötig ist, sollte auch nicht erwartet werden, dass der Bund ihre rasche Verwirklichung mitfinanzieren würde. Die Studien zu vertiefen, um das Strassenprojekt soweit voranzutreiben, dass es den für Bundesbeiträge geforderten Reifegrad erreicht, scheint somit wenig sinnvoll zu sein.

Die Ausbaurbeiten für die Verbesserung des öffentlichen und Langsamverkehrs auf der Achse Freiburg–Marly hingegen werden selbstredend in das nächste Freiburger Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.

4. Schlussfolgerung

Für das Trasse zwischen Marly und Posieux wird eine Variante geprüft werden, die zu einem grossen Teil die bestehende Verbindung Marly–Chésalles–Hauterive nutzen und auf einer neuen Brücke über die Saane führen wird. Mit dieser Variante sollten die Auswirkungen auf die Umwelt (Landschaft, Nutzung von Landwirtschaftsboden) und die Investitionskosten gesenkt werden können. Erst wenn die Ergebnisse dieser Studie vorliegen, wird der Staatsrat den Zeitplan für den Bau festlegen und allenfalls eine Durchführung der Arbeiten unmittelbar im Anschluss an den Bau der Poyabrücke (2014) in Betracht ziehen können.

Der Staatsrat spricht sich hingegen für die Umsetzung der in der Verkehrs- und Zweckmässigkeitsstudie empfohlenen Massnahmen aus, die am 30. März 2009 vom Lenkungsausschuss bestätigt wurden. Diese streben in einer ersten Phase die Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs in enger Zusammenarbeit mit der Agglomeration Freiburg sowie den Gemeinden Freiburg und Marly an. In einer zweiten Phase soll dann die neue Strassenverbindung Marly–Posieux mit einer noch zu bestimmenden Linienführung verwirklicht werden.

Der Staatsrat ersucht den Grossen Rat, die Motion für unzulässig zu erklären, da sie nicht die Änderung des Dekrets vom 16. März 2006 über einen Verpflichtungskredit für die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux zum Gegenstand hat.

Freiburg, den 1. September 2009