

Antwort des Staatsrats

1. Rückblick

Als die Sanierung der Pérollesbrücke 1996 in Planung war, wurde auch die Möglichkeit einer neuen Überquerung der Saane oberhalb Freiburgs geprüft. Unter den zahlreichen Varianten, die in diesem Zusammenhang untersucht wurden, befand sich auch ein neues Trasse, mit dem Marly umfahren und zahlreiche Gemeinden am rechten Ufer der Saane über den Anschluss Matran direkt mit der Autobahn A12 verbunden werden sollten.

Aus der Variantenanalyse wurden folgende Schlüsse gezogen:

- Der Ausbau der Pérollesbrücke auf drei Fahrbahnen und die Umgestaltung des Zugangs (Zugangskontrollen, Park+Ride, bi-pass und Hilfssysteme für den Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel) sowie die vom Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF) vorgeschlagenen Massnahmen für das Zentrum Freiburgs schaffen die für die effiziente Förderung des öffentlichen Verkehrs nötigen Bedingungen. Mit dem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel wird der motorisierte Individualverkehr auf der Route de Fribourg in Marly und auf den Hauptachsen der Stadt Freiburg abnehmen.
- Mit einer Umfahrung von Marly (Strassenverbindung Marly - Matran) könnten die Verkehrsprobleme nur zum Teil gelöst werden, weil mehr als die Hälfte der Verkehrsbewegungen ihren Ursprung oder ihr Ziel in Marly selber hat und die Umfahrung somit nicht benutzen würde. So zeigen Verkehrsstudien, dass eine Strassenverbindung Marly - Matran den Verkehr auf der Pérollesbrücke um etwa 30 % verringern würde.

Der Bericht kam zum Schluss, dass mit dem Entscheid für eine neue Saane-Überquerung zugewartet werden könne und dass eine Realisierung nach 2005 immer noch früh genug sei, sofern die vom CUTAF vorgesehenen Massnahmen bis dahin realisiert würden.

Aus diesen Gründen wurden im Bericht folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Mittelfristig, Ausarbeitung einer Strategie ohne neue Strasse (also Verzicht auf den Bau einer neuen Verbindung und somit Beibehaltung des Status quo, dafür Ausbau der Pérollesbrücke).
- Langfristig, Sicherstellung des benötigten Geländes dank eines von der Baudirektion (der heutige Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion) erstellten und 5 Jahre gültigen Plans von der belegten Zone für die Varianten Marly - Matran.
- Vor Ablauf des Plans von der belegten Zone, Verwirklichung der technischen Studien zu den verschiedenen Varianten, und zwar so weit wie nötig, um den Baugrenzenplan gemäss Artikel 34 Abs. 3 und Artikel 35 des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 (StrG) erstellen und damit die freie Verfügung der nötigen Korridore sichern zu können.

Die Kosten für diese neue Strassenverbindung wurden auf 25 Millionen Franken geschätzt.

2. Belegte Zone

Per Dekret vom 8. Juni 1994 sprach der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit, dank dem die damalige Baudirektion die Studien durchführen konnte, die für die Sicherstellung des Baugeländes für eine neue Überquerung der Saane oberhalb Freiburgs notwendig waren.

Dank der Studien zur Strassenplanung, die darauf realisiert wurden, konnte die Variante ermittelt werden, mit der die angestrebten Ziele am besten erreicht werden können. Gemäss dieser Variante soll die Strecke von unterhalb des Crausabachs in Marly über Chésalles und Hauterive (Sektor Posieux) zum Autobahnanschluss der A12 bei Matran führen.

Um den für diese neue Strassenverbindung nötigen Boden zu sichern, veröffentlichte die damalige Baudirektion am 9. Februar 2001 den Plan von der belegten Zone gemäss Artikeln 33 und 34 StrG. Dieser Plan läuft am 9. Februar 2006 aus.

Spätestens dann muss ein Baugrenzenplan im Sinne von Artikel 35 StrG öffentlich aufgelegt werden.

In Anbetracht der andern Bauprojekte, die im Kanton realisiert werden sollen (namentlich die Poyabrücke, die Verbindung Romont - Vaulruz und die Umfahrung von Düdingen), und in Anbetracht der finanziellen Mittel des Staats hat der Staatsrat noch keine Entscheid über die Priorität der Verbindung Marly - Matran gefällt. Dazu ist zu sagen, dass der Staatsrat in den verschiedenen Botschaften zur Pérollesbrücke und zur neuen Überquerung der Saane stets von einer Strasse der nächsten Generation sprach.

3. Nächste Schritte

Derzeit bleibt dem Staat noch ein Jahr, um den Baugrenzenplan für die neue Strassenverbindung Marly - Matran öffentlich aufzulegen.

Die eigentliche Studie zur gewählten Streckenführung muss durch einen Kurzbericht zur Umweltverträglichkeit ergänzt werden, auch wenn die bereits getätigten Studien zeigen, dass die berücksichtigte Streckenführung aus Sicht des Umweltschutzes machbar ist.

Dazu kommt, dass die Studien zur Streckenführung im Rahmen des unter Punkt 1 erwähnten Variantenvergleichs vor mehr als 10 Jahren (1994-1995) durchgeführt wurden. Die damals entwickelten Szenarien und Schätzungen sind deshalb auf den neusten Stand zu bringen, wobei die Entwicklungen, die inzwischen stattgefunden haben (dazu zählen insbesondere der Regionale Verkehrsplan und der damit verbundene Generalplan des CUTAF), berücksichtigt werden müssen.

Sobald alle noch fehlenden Zahlen und Fakten bekannt sind, wird sich der Staatsrat über die definite Zeitplanung für die Verwirklichung der Verbindung Marly - Matran aussprechen können.

4. Planung

Im Lichte der vorangehenden Darstellung und unter Berücksichtigung des Fortschritts beim Projekt der Poyabrücke kann folgender Zeitplan aufgestellt werden:

ARBEITSPLAN

Poyabrücke		Verbindung Marly - Matran	
Juni 2005	öffentliche Auflage	2005	Vorstudien und Kurzbericht zur Umweltverträglichkeit im Hinblick auf die öffentliche Auflage des Baugrenzenplans
Februar 2006	Gesuch beim Grossen Rat um den Verpflichtungskredit	Februar 2006	öffentliche Auflage des Baugrenzenplans Gesuch beim Grossen Rat um den Planungskredit
2006	Volksabstimmung über den Verpflichtungskredit	2006	Studien zum definitiven Projekt, Aktualisierung der Verkehrsdaten, Umweltverträglichkeitsprüfung, Voranschlag
		nicht vor 2007	öffentliche Auflage des Projekts
		2008	Gesuch beim Grossen Rat um den Verpflichtungskredit

Aus dieser Aufstellung wird ersichtlich, dass es möglich ist, dem Grossen Rat gleichzeitig den Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke und den Planungskredit für die Strassenverbindung Marly - Matran zu unterbreiten.

Hingegen ist es nicht möglich, die Baukredite für beide Objekte simultan zu präsentieren.

5. Standpunkt des Staatsrats

Die Verfasser des Postulats möchten, dass die Kredite für den Bau der Poyabrücke und der Verbindung Marly - Matran dem Grossen Rat gleichzeitig vorgelegt würden.

Der Staatsrat ist bereit, die rasche Realisierung der Strassenverbindung Marly - Matran zu prüfen. Er weist jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass es nicht möglich sein wird, die Kreditgesuche für beide Bauvorhaben gleichzeitig einzureichen, ohne das Gesuch um den Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke auf 2008 hinauszuschieben.

Hingegen verpflichtet sich der Staatsrat, das Gesuch um den Planungskredit für die Verbindung Marly - Matran dem Grossen Rat im Februar 2006 zu unterbreiten - also

gleichzeitig mit dem Gesuch um den Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke. In der Tat ist es sinnvoll, die Studien zum definitiven Projekt sowie die damit zusammenhängende Nachführung der Verkehrsdaten und die Umweltverträglichkeitsprüfung so schnell wie möglich zu realisieren.

Gestützt auf die für das Vorprojekt notwendigen Studien wird es möglich sein, die Baugrenzen öffentlich aufzulegen. Diese Studien und der begleitende Kurzbericht zur Umweltverträglichkeit sind durch den Kredit Nr. 598 vom 19. November 1998 für Studien und Landerwerb für das kantonale Strassennetz finanziert.

Der Staatsrat beantragt dem Grossen Rat, das Postulat in diesem Sinne erheblich zu erklären. Der geforderte Bericht wird Ihnen Anfangs 2006 im Rahmen der Botschaft zum Planungskredit unterbreitet werden.

- Die Diskussion und die Abstimmung über die Erheblicherklärung dieses Postulats finden später statt.

Freiburg, den 5. April 2005