



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Ducotterd Christian / Wassmer Andréa

2017-CE-19

Verwirklichung der geplanten Strassen im Norden des Saanebezirks

I. Anfrage

Der Saanebezirk ist für 50 % des kantonalen BIP verantwortlich, wobei ein grosser Teil von den Gemeinden Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Corminboeuf stammen. In diesen Gemeinden gibt es heute bedeutende Unternehmen, die über adäquate Infrastrukturen verfügen müssen, um ihre Kapazität aufrechterhalten und sich entwickeln zu können. In Givisiez lassen sich zahlreiche Unternehmen nieder, zum Beispiel die TPF mit ihrem neuen Zentrum. Mit der Entwicklung des Quartiers beim neuen Bahnhof in Givisiez werden neue Wohnungen sowie Betriebs- und Geschäftsräumlichkeiten entstehen.

In der Gemeinde Villars-sur-Glâne gibt es zahlreiche Unternehmen, die heute unter einem mangelhaften Strassennetz leiden, obwohl sie sich in der Nähe der Autobahn befinden.

Daneben kauft der Staat Freiburg mehrere Gebäude, um neue Unternehmen in den peripheren Regionen anzusiedeln, was die Infrastrukturbedürfnisse weiter erhöht. Diese Strategie ist sachdienlich, doch darf der Staatsrat dabei das bestehende Wirtschaftsgefüge in der Peripherie des Kantonszentrums, das viel zum Wohlstand unseres Kantons beiträgt, nicht vergessen. Geld, das hier investiert wird, ist eine Investition für die Zukunft.

Mehrere Strassen sind in der Planungs- oder Realisierungsphase.

1. Kreuzung Belle-Croix einschliesslich Verbindung zwischen Autobahn und Kantonsspital
 - > Diese Strassenverbindung ist nötig, um den Zugang zum HFR zu erleichtern und die Kreuzung Belle-Croix zu entlasten.
 - > Die Entwicklung des strategischen Sektors Bertigny muss sichergestellt werden, damit sich hier Betriebe mit hoher Wertschöpfung ansiedeln können.
2. Verbindung zwischen der Industriezone von Givisiez und der A12
 - > Die kantonale Studie zu den Umfahrungsstrassenprojekten hat gezeigt, dass diese Strassenverbindung eine sehr hohe Kostenwirksamkeit aufweist.
 - > Mit dieser Verbindung kann der Geschäfts- und Privatverkehr aus der Industriezone, dem Norden der Agglomeration und einem grossen Teil der Broye sowie des oberen Seebezirks rasch auf die Autobahn gelangen. Gleichzeitig wird so die Kreuzung L'Escalette entlastet, indem die Verkehrsbewegungen Richtung Hauptort gefördert werden. Die Wirtschaft hofft auf eine rasche Verwirklichung dieser Verbindung, um die Mobilität zu verbessern, die eine Voraussetzung ist für die Aufrechterhaltung der Leistungen und der Entwicklung.

- > Mit einem besseren Verkehrsfluss der Busse wird zudem der öffentliche Verkehr gefördert werden.
3. Bau der Tiguellet-Brücke und Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez
 - > Die Realisierung dieser Infrastrukturen, die bereits begonnen hat, ist wichtig und auch effizient, sofern sie durch eine direkte Verbindung zur Autobahn begleitet wird. Für sich alleine genommen wird dieses Projekt nämlich die aktuelle Situation nur geringfügig ändern und noch mehr Verkehr nach Corminboeuf bringen.
 4. Umfahungsstrasse von Belfaux
 - > Heute ist die Situation für die Einwohnerinnen und Einwohner dieser Gemeinde unerträglich. Viermal am Tag schlängelt sich eine Fahrzeugkolonne im Schrittempo durch das Dorf. Am Morgen kann der Stau mehr als 1,5 km lang sein.
 - > Mit der Umfahungsstrasse kann der kantonsweit problematischste Bahnübergang aufgehoben werden.
 - > Mit dieser Umfahungsstrasse wird der motorisierte Privat- und Geschäftsverkehr verflüssigt. Die Versetzung der Busse aus Avenches und Courtepin via Cournillens wird den öffentlichen Verkehr fördern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die aufgeführten Projekte miteinander verbunden sind und dass sie eine deutlich grössere Wirkung erzielen, wenn sie alle verwirklicht werden. Die ökonomische Bedeutung dieser Region rechtfertigt eine solche Investition, die in Zukunft viel zur Wirtschaft des Kantons beitragen wird.

Für die Planung und Verwirklichung solch bedeutender Projekte braucht es qualifizierte Arbeitskräfte in ausreichender Zahl. So waren die Fehler beim Poyaprojekt hauptsächlich dem Personal-mangel geschuldet, wie die Untersuchungen gezeigt haben. Die Tatkraft eines leistungsstarken Teams sowie die Qualität der Studien und der Begleitung der Bauarbeiten werden die Ausgaben für das benötigte Personal mehr als wettmachen.

1. Ist der Staatsrat bereit, in eine Region zu investieren, die für einen grossen Teil des kantonalen BIP verantwortlich ist und in der Vergangenheit kaum von staatlichen Investitionen profitiert hat?
2. Analysiert der Staatsrat den Abschnitt, der aus den oben erwähnten vier Projekten besteht, in seiner Gesamtheit, um den verschiedenen Schnittstellen, der Gesamtwirksamkeit und dem wirtschaftliche Nutzen für die Region Rechnung tragen zu können?
3. Ist der Kanton bereit, in Einklang mit den Resultaten der Poya-Untersuchung die nötigen personellen Ressourcen bereitzustellen, um den erwähnten Strassenprojekten Dynamik zu verleihen und die Projekte adäquat planen und verwirklichen zu können?

30. Januar 2017

II. Antwort des Staatsrats

Mit der starken wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung des Saanebezirks und insbesondere der Agglomeration Freiburg ging eine starke Zunahme der Mobilität einher. Um der Zunahme des Strassenverkehrs und den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Pendlerinnen und Pendler gerecht zu werden, sind in dieser Region verschiedene Projekte zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Prüfung oder in Ausführung. Diese Projekte verfolgen einen gesamtheitlichen Ansatz der Mobilität. Dabei wird bei den Investitionen in die verschiedenen Mobilitätsformen auf deren Effektivität geachtet, die sich je nach Bevölkerungsdichte, Topografie, bestehenden Infrastrukturen usw. unterscheidet.

1 Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse dank Massnahmen zur Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen und den Langsamverkehr

Der Staatsrat führt seit 2010 eine Politik, die den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots auf dem gesamten Kantonsgebiet Freiburgs zum Ziel hat. Mit dem etappenweisen Ausbau der RER Fribourg | Freiburg konnte auf allen Regionallinien, die das Kantonszentrum bedienen, der Halbstundentakt eingeführt werden. Der nördliche Teil des Saanebezirks profitiert ganz besonders davon, weil hier sechs Bahnhöfe im Allgemeinen die Möglichkeit bieten, das Auto zu parkieren um auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Und ab Dezember 2019 werden die Züge den Bahnhof Givisiez dank dessen Modernisierung im Viertelstundentakt bedienen können.

Der Staatsrat will im Übrigen, dass mittelfristig der Viertelstundentakt im Perimeter der Agglomeration Freiburg (auf den Abschnitten Fribourg/Freiburg–Düdingen, Fribourg/Freiburg–Rosé und Fribourg/Freiburg–Givisiez) eingeführt wird. Die entsprechenden Angebotskonzepte wie auch der Bau einer Bahnhaltestelle in Agy und Avry-sur-Matran wurden dem Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP 2030/35) vorgelegt. Das Bundesparlament wird die Vorlage 2019 beraten.

Parallel zur Verdichtung des Bahnangebots wird das regionale Busangebot ausgebaut und optimiert. In den Regionen Saane-West und Gibloux wurden im Dezember 2015 bedeutsame Verbesserungen eingeführt. Der Ausbau des Busangebots mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 kam besonders dem Sense- und dem oberen Saanebezirk und der Ausbau im Dezember 2017 dem Glane- und dem Vivisbachbezirk zugute. Das städtische Busangebot in der Agglomeration Freiburg wurde ebenfalls verdichtet und die Kadenzen wurden deutlich erhöht. Die Richtplanung der Agglomeration Freiburg sieht darüber hinaus zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses der Busse (z. B. dank Busstreifen) und für den Ausbau des bestehenden Angebots vor.

Der Staatsrat will zudem insbesondere im Perimeter der Agglomeration Freiburg ein sicheres und durchgehendes kantonales Radwegnetz einrichten. Hierfür hat er die Revision der kantonalen Velonetzplanung, die nun Sachplan Velo heisst, eingeleitet. Der Sachplan, der sich in der Abschlussphase befindet, hat das 2011 verabschiedete Leitbild Velo als Grundlage und dient jetzt schon als Referenz für die Planung und Verwirklichung der Veloinfrastrukturen.

2 Strasseninfrastrukturprojekte

Die dritte Achse der Politik, die der Staatsrat angesichts der Mobilitätszunahme auf der Strasse führt, besteht darin, die Kapazität des Strassennetzes gezielt zu erhöhen. In diesem Zusammenhang können die Poyabrücke sowie die von Grossrat Ducotterd und Grossrätin Wassmer erwähnten

Projekte, die sich in Prüfung oder in Ausführung befinden und dem Norden des Saanebezirks zugutekommen werden, genannt werden.

2.1 Bau der Tiguelet-Brücke und Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez

Der Grosse Rat verabschiedete im September 2016 einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Tiguelet-Projekts zur Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez. Das Ende der entsprechenden Bauarbeiten ist für Oktober 2018 geplant.

2.2 Projekte im Sektor des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12

Der Grosse Rat verabschiedete am 1. September 2015 einen Verpflichtungskredit von 11 537 800 Franken für Studien und Landerwerb für drei Projekte im Sektor des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12:

- > Neue Zufahrtsstrasse zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny: In einer ersten Etappe sollen eine Zufahrtsstrasse und eine Unterführung unter die Autostrasse sowie Begleitmassnahmen zugunsten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs verwirklicht werden. Das Konzept dieser Etappe war im Herbst 2016 von der Projektoberleitung validiert worden. Weil es aber von den Gemeinden Villars-sur-Glâne und Freiburg sowie von der Agglomeration Freiburg bemängelt wurde, wurde das Konzept nach mehreren Sitzungen angepasst und im Sommer 2017 in überarbeiteter Form erneut validiert. Die neue Version war am 26. Januar 2018 Gegenstand einer zusätzlichen Vorprüfung. Die öffentliche Auflage soll noch vor dem Sommer 2018 erfolgen. Eine Inbetriebnahme Ende 2018 ist somit ausgeschlossen. Der Anschluss dieser Achse an den Autobahnanschluss wird zu einem späteren Zeitpunkt, im Rahmen der Anpassung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum, vorgenommen werden.
- > Anpassung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12: Laut Planung sollte die öffentliche Vernehmlassung für dieses Projekt im Sommer 2017 und die Ausschreibung der Arbeiten im Sommer 2019 erfolgen, um die Bauarbeiten Ende 2021 abschliessen zu können. Die Studien des ASTRA müssen jedoch mit den Studien für den Umbau der Kreuzung Belle-Croix koordiniert werden. Der Bund will nämlich sicherstellen, dass die positiven Auswirkungen seines Projekts nicht durch einen Kapazitätsmangel beim Doppelkreisel Belle-Croix zu nichtegemacht werden. Die Anpassung des Autobahnanschlusses wird somit nicht vor der öffentlichen Auflage für das Belle-Croix-Projekt aufgelegt werden. Darüber hinaus werden die Studien für den Autobahnanschluss erst nach der Vorprüfung der neuen Zufahrtsstrasse zum HFR (siehe weiter oben) fortgeführt werden können, weil die Auswirkungen der Zufahrtsstrasse auf den Verkehr bekannt sein müssen.
- > Änderung der Doppelkreiselkreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne: Die Vorstudien sind im Gang und waren Gegenstand einer ersten Diskussion innerhalb der Projektoberleitung.

2.3 Umfahrungsstrasse von Givisiez

Die Umfahrungsstrasse von Givisiez (Verbindung zwischen der Industriezone von Givisiez in der Verlängerung der Tiguelet-Brücke und der A12) gehört zu den sieben Projekten, für die der Grosse Rat im September 2016 einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb verabschiedet hat. Die Planungsstudien für dieses Projekt und für das zweite Umfahrungsstrassenprojekt, das vom Grossen Rat zum Dekret hinzugeführt wurde (die Umfahrungsstrasse von Kerzers), wurden im Herbst 2017 lanciert. Auf dieser Grundlage wird die Projektoberleitung, die damit beauftragt wurde,

eine Prioritätenordnung für die Verwirklichung der sieben Umfahrungsstrassenprojekte vorzuschlagen, ihre Arbeit machen können. Das Ergebnis sollte im Juli 2018 vorliegen.

2.4 Umfahrungsstrasse von Belfaux

Die Umfahrungsstrasse von Belfaux gehört ebenfalls zu den sieben Umfahrungsstrassenprojekten, für die der Grosse Rat im September 2016 einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb genehmigt hat. Die Planungsstudie wurde durchgeführt und die Planungszonen wurden veröffentlicht. Die Priorisierung der Studien- und Bauarbeiten für die sieben Projekte ist im Gang (siehe vorangehenden Absatz).

Auf der Grundlage dieser Ausführungen beantwortet der Staatsrat die Fragen wie folgt:

1. *Ist der Staatsrat bereit, in eine Region zu investieren, die für einen grossen Teil des kantonalen BIP verantwortlich ist und in der Vergangenheit kaum von staatlichen Investitionen profitiert hat?*

Ja, der Staatsrat ist bereit, in diese Region zu investieren. Er hat dies bereits mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots sowie mit dem Bau der Poya- und der Tiguelet-Brücke getan. Daneben hat der Grosse Rat auf Vorschlag des Staatsrats und mit Blick auf die Verwirklichung mehrerer Strassenprojekte Gelder gesprochen, um die dafür nötigen Studien weiterführen zu können.

2. *Analysiert der Staatsrat den Abschnitt, der aus den oben erwähnten vier Projekten besteht, in seiner Gesamtheit, um den verschiedenen Schnittstellen, der Gesamtwirksamkeit und dem wirtschaftliche Nutzen für die Region Rechnung tragen zu können?*

Nein, die in der Anfrage erwähnten Projekte werden nicht gemeinsam, sondern einzeln geprüft und analysiert; denn die einzelnen Studien sind unterschiedlich weit fortgeschritten und die Fristen für die Verwirklichung unterscheiden sich ebenfalls, weil sie von der technischen, aber auch rechtlichen Komplexität der Projekte abhängen. Diese Arbeiten sind jedoch Bestandteil einer gesamtheitlichen Betrachtung der verschiedenen Verkehrsflüsse in der Agglomeration. Dabei werden insbesondere die drei Projekte im Sektor des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum koordiniert werden.

3. *Ist der Kanton bereit, in Einklang mit den Resultaten der Poya-Untersuchung die nötigen personellen Ressourcen bereitzustellen, um den erwähnten Strassenprojekten Dynamik zu verleihen und die Projekte adäquat planen und verwirklichen zu können?*

Ja, der Staatsrat will für die Studien und die Verwirklichung dieser Strassenprojekte die nötigen Ressourcen bereitstellen. Auf der Grundlage der Mittel, die der Grosse Rat spezifisch für diese Aufgaben genehmigt hat, wurden neue Mitarbeiter eingestellt.

13. März 2018