



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage David Bonny / Benoît Piller

2017-CE-183

### **Ungenügende Strassenkapazitäten in der Region Avry/Matran: eine beunruhigende Situation**

#### **I. Anfrage**

Das Einkaufszentrum Avry-Centre, das 1973 eingeweiht wurde, soll demnächst auf dem gleichen Grundstück durch ein neues Erlebniszentrum ersetzt werden. Das neue Zentrum wird neben einem Einkaufszentrum auch ein Hallenbad, ein Multiplex-Kino, ein Fitness-Club, eine Bahnhaltestelle, ein Busbahnhof, eine Park+Ride-Anlage sowie Wohnhäuser umfassen. Gemäss den Bauträgern soll das neue Zentrum 2020 eingeweiht werden. Es sind auch neue Zufahrtsstrassen geplant. Das neue Zentrum wird zweifelsohne noch attraktiver sein als das bestehende und der Verkehr in diesem Sektor wird bestimmt zunehmen.

Heute schon sind aber alle Strassen zwischen dem Autobahnanschluss Matran (A12) und den umliegenden Dörfern an verschiedenen Tageszeiten überlastet. Es steht zu befürchten, dass sich die Situation mit dem Bau dieses ehrgeizigen Erlebniszentrums und der neuen Wohnhäuser verschlechtern wird.

Somit stellen wir dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wurde im Rahmen dieses Projekts ein Strassenkonzept für die Kantonsstrassen ausgearbeitet, um die Verkehrszunahme abzufangen und Staus zu verhindern. Falls ja, was für ein Konzept? Falls nein, weshalb nicht?
2. Wie steht es mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) und dem Langsamverkehr (Velos und Fussgänger)? Sind getrennte Verkehrswege für diese Transportmittel vorgesehen?
3. Die Kapazitätsengpässe in der Umgebung des Autobahnanschlusses Matran (A12) machen sich immer stärker bemerkbar. Für wann ist ein Ausbau dieses Autobahnanschlusses geplant?

25. Juli 2017

#### **II. Antwort des Staatsrats**

Das Projekt «Avry Centre 2020» war Gegenstand von Studienaufträgen, die von den verschiedenen Partnern des Projekts (Migros Genossenschaft Neuenburg-Freiburg, Avry Centre AG, Gemeinderat von Avry, Gemeinderat von Matran, TPF und SBB) durchgeführt worden sind. Eine Experten-

kommission wählte am 19. Januar 2017<sup>1</sup> unter den Projekten, die von vier Architekten-, Planer- und Ingenieurbüros eingereicht worden waren, das Preisträgerprojekt aus.

Die Planungsetappen des Projekts, die derzeit verwirklicht werden, lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

- > Änderung des Ortsplans (OP) der Gemeinde Avry;
- > Ausarbeitung eines Detailbebauungsplans (DBP), der den Standort vollumfänglich abdeckt und eine Verkehrsstudie umfasst (DBP «Avry Centre 2020»).

Die Inbetriebnahme des neuen Einkaufszentrums, des Hallenbads und des Multiplex-Kinos ist laut Bauträgern für 2020 vorgesehen (Baubeginn 2018). Der Rückbau des alten Einkaufszentrums und der Bau des Wohnquartiers sollen 2021 beginnen.

Die Rolle des Staats in diesem Projekt wird darin bestehen, die Änderungen des OP von Avry und des DBP «Avry Centre 2020» zu prüfen.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den einzelnen Fragen.

1. *Wurde im Rahmen dieses Projekts ein Strassenkonzept für die Kantonsstrassen ausgearbeitet, um die Verkehrszunahme abzufangen und Staus zu verhindern. Falls ja, was für ein Konzept? Falls nein, weshalb nicht?*

Es wurde kein Strassenkonzept für die Kantonsstrassen ausgearbeitet. Das Parkierungsangebot für das Einkaufszentrum (einschliesslich Dienste und Aktivitäten), das heute 2260 legalisierte Parkfelder umfasst, wird nämlich nicht erhöht.

Das Programm der Studienaufträge behandeln auch die Mobilität, namentlich den motorisierten Individualverkehr und die Strassenanschlüsse. Die detaillierten und präzisen Informationen werden jedoch im Dossier zur Änderung des OP von Avry und des DBP «Avry Centre 2020» enthalten sein. Dem Dossier wird auch eine Verkehrsstudie beigelegt werden müssen.

2. *Wie steht es mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) und dem Langsamverkehr (Velos und Fussgänger)? Sind getrennte Verkehrswege für diese Transportmittel vorgesehen?*

Das Projekt «Avry Centre 2020» sieht eine multimodale Erschliessung des Standorts vor. Darin eingeschlossen sind der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

In diesem Kontext sind folgende Infrastrukturen geplant:

- > eine neue Bahnhaltestelle, die im Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2) identifiziert worden war und die im Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) wie auch im kantonalen Richtplan, das zurzeit revidiert wird<sup>2</sup>, vorgesehen ist: Der Kanton hat dieses Ausbauprojekt im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 des strategischen

---

<sup>1</sup> Die Studienaufträge begannen Ende 2015 mit einem international ausgeschriebenen Auftrag. In einer ersten Phase wurden neun Teams ausgewählt; vier davon qualifizierten sich für die Endphase.

<sup>2</sup> Der neue kantonale Richtplan wird demnächst in die öffentliche Vernehmlassung gehen, bevor er im kommenden Jahr dem Bund zur Genehmigung vorgelegt wird.

Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP 2030/35)<sup>3</sup> dem Bund unterbreitet. Die SBB haben bereits eine Vorstudie realisiert. Im Moment werden zahlreiche Diskussionen geführt, um zu bestimmen, ob das Projekt früher verwirklicht werden kann;

- > ein neuer Busbahnhof;
- > Verkehrsverbindungen für den Langsamverkehr: eine Ost-West-Achse (Bestandteil der Transaggl<sup>4</sup>) und eine Nord-Süd-Achse. Die Ost-West-Achse wird den Bahnhof von Villars-sur-Glâne via Orientierungsschule von Avry mit Rosé verbinden. Die Nord-Süd-Achse ihrerseits wird das Quartier La Pala in Matran mit dem Einkaufszentrum verbinden.

*3. Die Kapazitätsengpässe in der Umgebung des Autobahnanschlusses Matran (A12) machen sich immer stärker bemerkbar. Für wann ist ein Ausbau dieses Autobahnanschlusses geplant?*

Das Projekt für den Ausbau des Autobahnanschlusses in Matran liegt in der Verantwortung des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Laut ASTRA sollen die Pläne 2018 aufgelegt werden. Der Baubeginn ist für 2023 geplant. Der Staatsrat wird darauf achten, dass dieser Zeitplan eingehalten wird. Dieses Projekt, das mit dem Projekt für die Strassenverbindung Marly–Matran koordiniert werden wird, wird zudem im künftigen kantonalen Richtplan eingetragen, damit der Zeitpunkt für die Verwirklichung für den Bund verbindlich ist.

9. Oktober 2017

---

<sup>3</sup> Seit 2016 wird der Ausbau der Bahninfrastrukturen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Der Bund hat auf der Grundlage der von den Kantonen unterbreiteten Angebotskonzepte ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) definiert. Der Ausbauschritt 2030/35 ist derzeit beim Bundesamt für Verkehr in Planung und wird Ende 2018 dem Bundesparlament vorgelegt werden.

<sup>4</sup> Die Transaggl ist ein Projekt der Agglomeration Freiburg für eine Fuss- und Veloverbindung. Mittelfristig wird sie von Avry über Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot bis Düdingen führen und eine Länge von etwa 17 km aufweisen.