



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Berset Christel / Michellod Savio
Strassenverbindung Marly–Matran

2021-CE-335

I. Anfrage

Ausgangssituation

Das Projekt für die neue Strassenverbindung Marly–Matran wurde mit Publikation im Amtsblatt Nr. 50 vom 11. Dezember 2020 öffentlich aufgelegt. Diese neue, 3,5 km lange Strassenverbindung soll Marly und Grangeneuve über Chésalles verbinden. Die neue Strasse umfasst folgende Kunstbauten: die Chésalles-Brücke (203 m lang), die Hauterive-Brücke (797 m), die die Saane, ein Auengebiet von nationaler Bedeutung, und die ehemalige Deponie La Pila überquert, sowie die Vuisserens- und Copy-Bachdurchlässe. Bauherrin ist die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), vertreten durch das Tiefbauamt (TBA). Die RUBD begründet das Projekt damit, dass die neue Strassenverbindung die Pérolles-Brücke und die Ortsdurchfahrt von Marly vom Verkehr entlasten und die Anbindung des Innovationszentrums Marly (MIC) und der künftigen Arbeitszone Pré-aux-Moines von Süden her ermöglichen werden. Diese neue Achse, so die Direktion, ermögliche es nicht nur den Bewohnerinnen und Bewohnern von Marly, sondern auch von Mouret und des Sensebezirks, die Autobahn zu erreichen, und erschliesse die Forschungsanstalt Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP).

Verkehrsmanagement im Gebiet Grossfreiburgs

1. Welche Massnahmen sind erforderlich, um den Einfall des von der Strassenverbindung Marly–Matran erzeugten Verkehrs beim Kreisel der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne sowie den des Verkehrs aus dem Sensebezirk in Marly-le-Grand zu regeln?
2. Welche baulichen Massnahmen sind erforderlich, um den Verkehrsfluss auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne wie auch in Marly-le-Grand zu verbessern?
3. Wie viel wird das alles kosten? Wer wird diese Arbeiten finanzieren?

Verkehrsmanagement ausserhalb von Grossfreiburg

4. Welche Massnahmen sind nötig, um zu verhindern, dass der durch die Strassenverbindung Marly–Matran erzeugte Verkehr Posieux/Hauterive überlastet?
5. Welche baulichen Massnahmen braucht es, um den Verkehrsfluss zwischen dem Kreisel von Grangeneuve und dem Autobahnanschluss von Matran zu verbessern?
6. Welche neuen Einrichtungen müssen in den anderen von der neuen Strassenverbindung betroffenen Gemeinden, z. B. Bois-d'Amont und Le Gibloux, gebaut werden?

7. Müssen andere Strassen, die als Zubringer der Achse Marly–Matran funktionieren werden (Gibloux, Villars-sur-Glâne, Hauterive, Matran, Neyruz), angesichts des erhöhten Verkehrsaufkommens und insbesondere der Durchfahrt zahlreicher Lastwagen, die derzeit nicht über die auf 3,5 t beschränkte Brücke der Route d’Hauterive fahren können, verbreitert werden?
8. Was werden diese Ausbauarbeiten kosten? Wer wird diese Arbeiten finanzieren?

Neue Elemente, die das Verkehrsmanagement beeinflussen

9. Die Coronavirus-Pandemie hat zu einem deutlichen Anstieg der Telearbeit geführt und es ist zu erwarten, dass diese Arbeitsform auch nach dem Ende der Pandemie fortbestehen wird. Wurden die Auswirkungen der Telearbeit auf den Verkehr untersucht? Ist geplant, diese Auswirkungen zu bewerten, bevor über den Bau der Strassenverbindung Marly–Matran entschieden wird?

Projektkoordination

10. Wurde die Frage der Projektkoordination auf der Ebene Grossfreiburgs mit Blick auf alle Baustellen, die gleichzeitig stattfinden könnten (Marly–Matran, MIC, Pré-aux-Moines, Autobahnanschluss Matran und Villars-sur-Glâne, Bertigny, Agroscope sowie weitere kommunale und private Projekte), vor dem Hintergrund einer möglichen Überlastung der Verkehrsachsen in der Region, der Verfügbarkeit von Ressourcen (Material, Ingenieure, Arbeitskräfte) und genügender Lagerkapazitäten für das Aushubmaterial analysiert?

Deponie La Pila

In seiner Antwort vom 4. Mai 2021 wies der Staatsrat in Bezug auf die ehemalige Deponie La Pila darauf hin, dass der Sektor des Pfeilers P5 mit der Verwirklichung des Schachts durch die Aushubarbeiten lokal saniert werden würde und der Pfeiler eine zukünftige Sanierung nicht erschwere. Ein auf der Website des Vereins *Non à la route Marly–Matran* (marly-matran.ch), der gegen das Projekt ist, veröffentlichtes Factsheet zeigt jedoch, dass die Errichtung des Pfeilers P5 im unteren Teil der Deponie La Pila aufgrund seiner Ausmasse und des Vorhandenseins eines stark mit PCB belasteten Spots in diesem Bereich auch eine Sanierung des unteren Teils erfordern werde, was im Widerspruch steht zum Entscheid des Staatsrats und des Grossen Rats zugunsten der Variante Nr. 2, die der Variante Nr. 3 (unter Beibehaltung der Bundessubventionen) am nächsten kommt, jedoch nur die Sanierung des oberen Teils vorsieht. Für die Gegner bedeutet die Einrichtung des Pfeilers P5 aufgrund seiner gigantischen Grösse die Verpflichtung zur Totalsanierung des unteren Teils, was zu der vom Staatsrat und vom Grossen Rat abgelehnten Variante Nr. 1 mit geschätzten Mehrkosten von 50 Millionen Franken führt. Auf der Grundlage dieses Factsheets (siehe Anhang) haben wir folgende Fragen:

- a) Wie stellt sich der Staatsrat zum im Factsheet dargelegten Sachverhalt? Besteht nicht ein Widerspruch zur Haltung des Staatsrats und des Grossen Rats nach der Antwort des Staatsrats vom 12. Februar 2019 auf den Auftrag Geinoz 2011-GC-22? Kann der Staatsrat garantieren, dass keine zusätzlichen Kosten anfallen werden?
- b) Die Gegner behaupten, dass diese Mehrkosten in Höhe von 50 Millionen Franken auf der Grundlage des Beschlusses der RUBD vom 8. Oktober 2020 über die Verteilung der Kosten zum Teil von der Stadt Freiburg zu tragen seien. Stimmt das?
- c) Ist die finanzielle Beteiligung des Bundes (Subvention gemäss VASA) gefährdet?

- d) Die Gegner führen an, dass die Probleme, die sie in ihrem Factsheet ansprechen, vor Gericht landen und somit zur Blockierung des gesamten Strassenprojekts Marly–Matran führen würden. Wie hoch ist das tatsächliche rechtliche Risiko?
- e) Schliesslich behaupten die Gegner, dass die derzeitige Fortführung der Studien auf dieser Grundlage angesichts der oben genannten Risiken eine Verschwendung öffentlicher Gelder sei. Was meint der Staatsrat dazu?

Anhang

—
Factsheet des Vereins «Non à la route Marly–Matran»

10. September 2021

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend sei auf die Antwort verwiesen, die der Staatsrat am 4. Mai dieses Jahres auf die Anfrage 2021-CE-62 derselben Abgeordneten zum selben Thema gegeben hat.

Seit der öffentlichen Auflage im Jahr 2020 wird das Projekt, einschliesslich der 110 Einsprachen, bei der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion bearbeitet. Diese wird nach Anhörung aller Einsprechenden Entscheide zur Genehmigung des Projekts und zu den Einsprachen erlassen müssen. In Anbetracht des laufenden Verfahrens kann sich der Staatsrat nur zurückhaltend zu den gestellten Fragen äussern.

Die Verwirklichung der Mobilitätsachse zwischen Posieux und Marly ist ein Teil des Raumplanungspuzzles, das im kantonalen Richtplan verankert ist. Der strategische Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines» wird im Projektblatt P0103 des kantonalen Richtplans behandelt, die Verbindungsstrasse **Marly–Matran** in Blatt P0405. Für beide gilt der Koordinationsstand «Festsetzung».

Schon seit einiger Zeit kann folgende Entwicklung beobachtet werden: Das Kantonszentrum wird verdichtet, Industrieviertel werden in Verwaltungs- und Wohnviertel umgewandelt (z. B. ist die Route de la Fonderie in Freiburg, die ihren Namen der Industrie verdankt, die sie noch vor einigen Jahrzehnten säumte, heute eine Strasse mit zahlreichen Wohn- und Verwaltungsgebäuden) und die Industrie wird in die Peripherie der Agglomeration verlagert. Damit diese neuen Industrie- und Gewerbegebiete erreicht werden können, ohne die verdichteten Wohnzonen, die es als solche zu schützen gilt, zu durchqueren, braucht es neue Infrastrukturen für die sanfte Mobilität und den Strassenverkehr.

Verkehrsmanagement im Gebiet Grossfreiburgs

1. *Welche Massnahmen sind erforderlich, um den Einfall des von der Strassenverbindung Marly–Matran erzeugten Verkehrs beim Kreisel der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne sowie den des Verkehrs aus dem Sensebezirk in Marly-le-Grand zu regeln?*
2. *Welche baulichen Massnahmen sind erforderlich, um den Verkehrsfluss auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne wie auch in Marly-le-Grand zu verbessern?*

3. *Wie viel wird das alles kosten? Wer wird diese Arbeiten finanzieren?*

Mehrere Projekte, welche die Folgen der künftigen Strasse Marly–Matran berücksichtigen, werden es ermöglichen, die Fluktuationen beim Verkehrsaufkommen insbesondere beim Kreisel der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne sowie in Marly-le-Grand zu bewältigen:

- > Umwandlung des Kreisels Les Daillettes in einen Knoten mit Lichtsignalanlage, um insbesondere den Bussen Vorrang zu geben und die Verkehrsbelastung in diesem Sektor besser zu steuern;
- > Projekt zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Marly (Valtraloc);
- > Neugestaltung der Kreuzung Marly-Cité (Projekt der Gemeinde Marly).

Darüber hinaus wurde auf der Grundlage der Studie für diese Verbindungsstrasse, die 2009 vom Büro Transitec SA durchgeführt wurde, vereinbart, die nötigen flankierenden Massnahmen noch vor dem Bau der Strasse zu verwirklichen. Diese Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der sanften Mobilität und des öffentlichen Verkehrs wurden bereits oder werden derzeit realisiert (Neugestaltung des Kantonsstrassenabschnitts zwischen der Pérolles-Brücke und der Kreuzung der Route de la Grangette in Marly).

Die Agglomerationsprogramme werden es ebenfalls ermöglichen, die einzuführenden Massnahmen in Abhängigkeit von der Entwicklung der Mobilität in der Agglomeration Freiburg regelmässig einer Beurteilung zu unterziehen.

Hinsichtlich der Finanzierung werden die geltenden Rechtsgrundlagen angewandt. So sieht das Strassengesetz (StrG) Folgendes vor:

- > Die Bau- und Ausbaukosten der Kantonsstrassen werden vom Staat getragen. Ausgenommen sind die städtebaulichen Arbeiten, Werke und Anlagen, die von der Gemeinde getragen werden (Art. 46).
- > Die Kosten für den Bau und den Ausbau von Gemeindestrassen gehen zu Lasten der Gemeinde (Art. 56).

Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass das Mobilitätsgesetz (MobG), das vom Grossen Rat in der Novembersession 2021 verabschiedet wurde, das Strassengesetz voraussichtlich ab dem 1. Januar 2023 ersetzen wird. Diese neuen gesetzlichen Bestimmungen bestätigen aber die derzeit geltenden Grundsätze der finanziellen Beteiligung des Staats und stärken sie in gewissen Fällen sogar.

Verkehrsmanagement ausserhalb von Grossfreiburg

4. *Welche Massnahmen sind nötig, um zu verhindern, dass der durch die Strassenverbindung Marly–Matran erzeugte Verkehr Posieux/Hauterive überlastet?*
5. *Welche baulichen Massnahmen braucht es, um den Verkehrsfluss zwischen dem Kreisel von Grangeneuve und dem Autobahnanschluss von Matran zu verbessern?*
6. *Welche neuen Einrichtungen müssen in den anderen von der neuen Strassenverbindung betroffenen Gemeinden, z. B Bois-d'Amont und Le Gibloux, gebaut werden?*

Mit der neuen Verbindungsstrasse Marly–Matran soll unter anderem der Verkehr unter Umgehung der Dörfer und Weiler zum Autobahnanschluss Matran und zur Autobahn geleitet werden. Hierfür ist auch eine entsprechende Signalisation vorgesehen. Im Übrigen sind dieses Projekt und das Projekt für die Änderung des Autobahnanschlusses Matran aufeinander abgestimmt.

7. *Müssen andere Strassen, die als Zubringer der Achse Marly–Matran funktionieren werden (Gibloux, Villars-sur-Glâne, Hauterive, Matran, Neyruz), angesichts des erhöhten Verkehrsaufkommens und insbesondere der Durchfahrt zahlreicher Lastwagen, die derzeit nicht über die auf 3,5 t beschränkte Brücke der Route d’Hauterive fahren können, verbreitert werden?*
8. *Was werden diese Ausbauarbeiten kosten? Wer wird diese Arbeiten finanzieren?*

Bei den betroffenen Strassen handelt es sich um kantonale Achsen mit einem Lichtraumprofil, das einen adäquaten Verkehrsfluss ermöglicht. Sollten sich dennoch Ausbauarbeiten als notwendig erweisen, wird die Finanzierung nach der Kostenaufteilung gemäss StrG bzw. MobG erfolgen (siehe Antwort auf Frage 3). Es ist anzumerken, dass der Grosse Rat bei der Verabschiedung des neuen MobG beschlossen hat, den Abschnitt der Route de Chésalles bis zum Bau der Verbindung Marly–Matran als Kantonsstrasse einzuteilen.

Neue Elemente, die das Verkehrsmanagement beeinflussen

9. *Die Coronavirus-Pandemie hat zu einem deutlichen Anstieg der Telearbeit geführt und es ist zu erwarten, dass diese Arbeitsform auch nach dem Ende der Pandemie fortbestehen wird. Wurden die Auswirkungen der Telearbeit auf den Verkehr untersucht? Ist geplant, diese Auswirkungen zu bewerten, bevor über den Bau der Strassenverbindung Marly–Matran entschieden wird?*

Die von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) gesammelten Daten und die laufenden Analysen deuten darauf hin, dass die aktuelle Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr in etwa derjenigen vor der Pandemie entspricht. Die in den Studien und Analysen für das Projekt Marly–Matran berücksichtigten Belastungen bleiben somit a priori gültig. Sollte es im Laufe des Verfahrens Zweifel geben, insbesondere hinsichtlich Studienperimeter oder Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden, würden weitere Untersuchungen durchgeführt werden.

Projektkoordination

10. *Wurde die Frage der Projektkoordination auf der Ebene Grossfreiburgs mit Blick auf alle Baustellen, die gleichzeitig stattfinden könnten (Marly–Matran, MIC, Pré-aux-Moines, Autobahnanschluss Matran und Villars-sur-Glâne, Bertigny, Agroscope sowie weitere kommunale und private Projekte), vor dem Hintergrund einer möglichen Überlastung der Verkehrsachsen in der Region, der Verfügbarkeit von Ressourcen (Material, Ingenieure, Arbeitskräfte) und genügender Lagerkapazitäten für das Aushubmaterial analysiert?*

Die Koordination der Planungen erfolgt namentlich über die Agglomerationsprogramme und die damit verbundenen Studien. Eine systematische und vorherige Koordinierung der Bauplanung, wie sie in der Frage angesprochen wird, ist derzeit jedoch nicht vorgesehen, nicht zuletzt deshalb, weil es bei den jeweiligen Zeitplänen für die Realisierung grosse Unsicherheiten gibt.

Deponie La Pila

- a) *Wie stellt sich der Staatsrat zum im Factsheet dargelegten Sachverhalt? Besteht nicht ein Widerspruch zur Haltung des Staatsrats und des Grossen Rats nach der Antwort des Staatsrats vom 12. Februar 2019 auf den Auftrag Geinoz 2011-GC-22? Kann der Staatsrat garantieren, dass keine zusätzlichen Kosten anfallen werden?*
- b) *Die Gegner behaupten, dass diese Mehrkosten in Höhe von 50 Millionen Franken auf der Grundlage des Beschlusses der RUBD vom 8. Oktober 2020 über die Verteilung der Kosten zum Teil von der Stadt Freiburg zu tragen seien. Stimmt das?*

- c) *Ist die finanzielle Beteiligung des Bundes (Subvention gemäss VASA) gefährdet?*
- d) *Die Gegner führen an, dass die Probleme, die sie in ihrem Factsheet ansprechen, vor Gericht landen und somit zur Blockierung des gesamten Strassenprojekts Marly–Matran führen würden. Wie hoch ist das tatsächliche rechtliche Risiko?*
- e) *Schliesslich behaupten die Gegner, dass die derzeitige Fortführung der Studien auf dieser Grundlage angesichts der oben genannten Risiken eine Verschwendung öffentlicher Gelder sei. Was meint der Staatsrat dazu?*

In seiner Antwort vom 4. Mai 2021 auf die Anfrage 2021-CE-62 zum selben Thema ging der Staatsrat bereits auf das Projekt Marly–Matran und dessen Vereinbarkeit mit der ehemaligen Deponie La Pila ein. Da die Fragen der vorliegenden parlamentarischen Anfrage auf den Aussagen eines der Gegner des Projekts (Verein Non à Marly-Matran) beruhen, kann der Staatsrat diesen Punkt angesichts des laufenden Verfahrens nicht inhaltlich behandeln.

Der Pfeiler P5 wird in einem Schacht mit gekrümmten Betonstützen von 1 m errichtet, wofür weder ein Aushub noch eine Böschung ausserhalb des Schachts nötig ist. Entsprechend wird es auch nicht nötig sein, den gesamten unteren Bereich der Deponie auszuheben. Das ausgehobene Volumen wird gemäss dem Dokument «Avis de conformité et plan de gestion des déchets – secteur Pila», das Teil des Auflagedossiers war, geschätzte 1120 m³ betragen. Zur Erinnerung: Das Volumen an verschmutzten Abfällen und Geschiebes, das bei Variante 2 zurückbleiben würde, beträgt rund 90 000 m³ (siehe CSD-Bericht «Evaluation des variantes d’assainissement» vom 31. Mai 2018).

Die Kosten für den Aushub, die Entsorgung und die Behandlung des beim Bau der Brücke entstehenden Abfalls werden im Budget für das generelle Projekt Marly–Matran enthalten sein. Sie sind durch die Baustelle bedingt und erfüllen die Abgeltungsvoraussetzungen gemäss der Bundesverordnung über die Abgabe zur Sanierung von Altlasten (VASA) nicht. Wie in der Antwort zur Anfrage 2021-CE-62 erläutert, werden keine Mehrkosten für das Projekt zur Sanierung der ehemaligen Deponie entstehen, da das Strassenprojekt keinen zusätzlichen Sanierungsbedarf erzeugt und die vom Staatsrat bevorzugte Sanierungsvariante nicht in Frage stellt.

Das Freiburger Stimmvolk wird sich im Rahmen eines obligatorischen Finanzreferendums zum Projekt Marly–Matran äussern können, nachdem der Grosse Rat den Verpflichtungskredit für die Bauarbeiten bewilligt hat. Um das Risiko einer Kreditüberschreitung zu begrenzen, wird der Staatsrat dem Volk ein ausgereiftes Projekt, dessen Kosten auf der Grundlage der eingereichten Offerten ermittelt wurden, sowie ein genehmigtes Projekt zur Abstimmung vorlegen, was eine erhebliche finanzielle und personelle Investition erfordert.

11. Januar 2022