



Botschaft 2018-DAEC-61

1. Mai 2018

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Beitrag des Staates Freiburg an den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran

Wir ersuchen um einen Verpflichtungskredit von **6 700 000 Franken** für den Beitrag des Staates Freiburg an den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Einführung	6
2. Situation	7
3. Studien	7
3.1. Ziele	7
3.2. Perimeter	7
3.3. Varianten	8
3.4. Umwelt	8
3.5. Langsam- und öffentlicher Verkehr	8
4. Projekt	9
4.1. Ausbau und Einrichtungen	9
4.2. Verfahren und Zeitplan	9
5. Kosten	9
5.1. Kostenvoranschlag	9
5.2. Preisänderungen	9
6. Finanzierung	9
6.1. Beteiligungen	9
6.2. Verpflichtungskredit	10
7. Andere Folgen	10
8. Schlussfolgerungen	10

1. Einführung

Der Autobahnanschluss Matran wurde am 31. Juli 1971 in Betrieb genommen – gleichzeitig mit dem ersten Autobahnabschnitt der N12 zwischen Corpataux und Düdingen – und wurde seither mehrere Male angepasst, um der Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Entwicklung einer bedeutenden Einkaufszone im Sektor Rechnung zu tragen.

Heute hat der Autobahnanschluss zu den Hauptverkehrszeiten seinen Sättigungspunkt erreicht und mit der zunehmenden

den Siedlungsverdichtung der Agglomeration Freiburg wird sich die Situation weiter verschärfen.

Um dem entgegenzuwirken, will das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das seit 2008 Eigentümervertreter der Nationalstrassen und somit für diese zuständig ist, den Autobahnanschluss Matran ausbauen.

Weil der Autobahnanschluss mit dem Kantonsstrassennetz verbunden ist, ist der Staat Freiburg an diesem Strassenprojekt beteiligt. Dasselbe gilt für die Gemeinde Matran in

Beziehung mit dem Gemeindestrassennetz und den städtebaulichen Anlagen des Autobahnanschlusses.

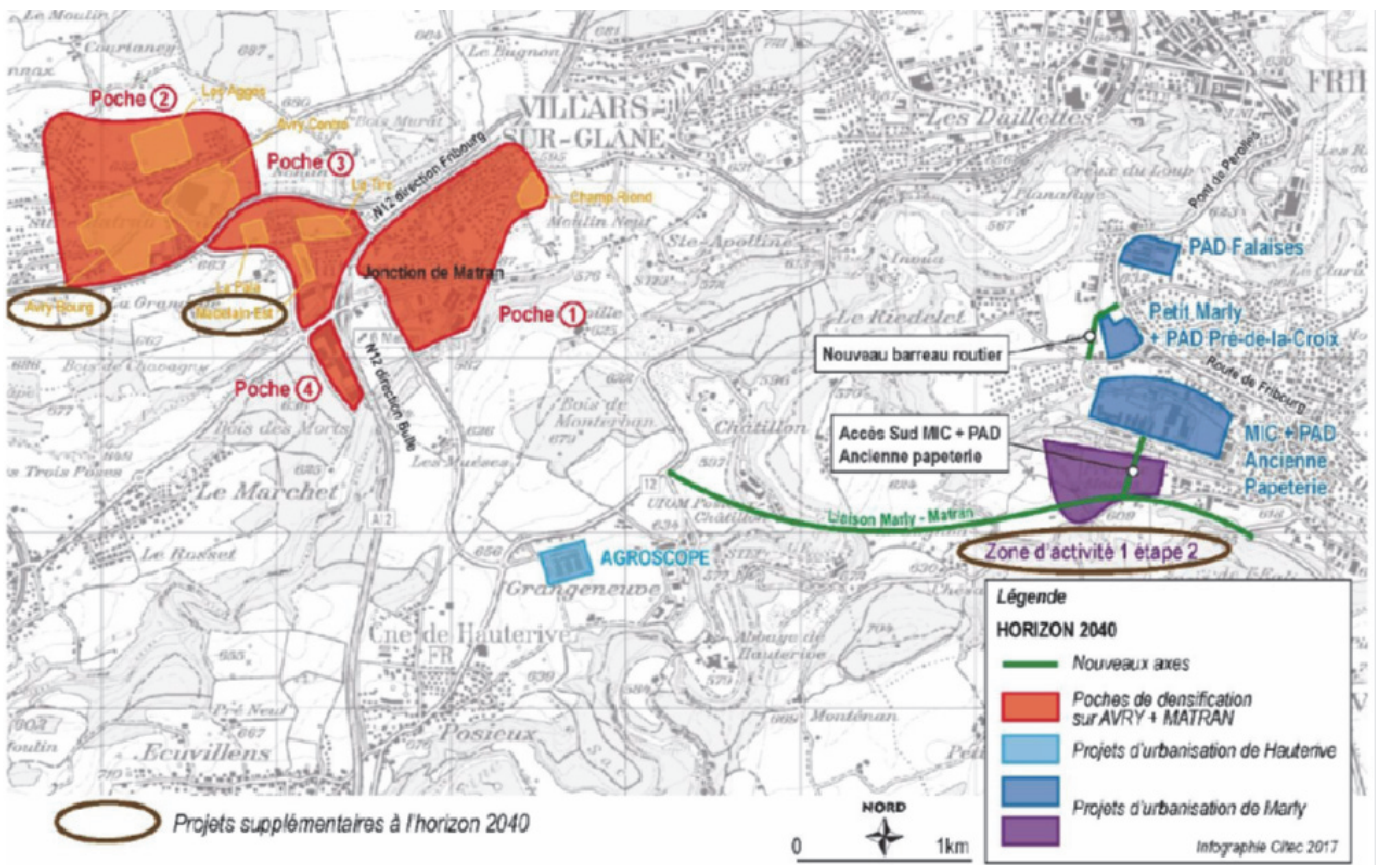
Dieses Projekt fügt sich zudem in das Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2017–2021 ein, das unter anderem die Infrastrukturen anpassen (Ziel 2.3), die nachhaltige Mobilität fördern (Ziel 2.4) und die Sicherheit gewährleisten (Ziel 3.5) will.

2. Situation

Die Autobahnanschluss Matran liegt im Süden der Agglomeration Freiburg. Hier laufen mehrere kantonale Strassenachsen zusammen wie etwa die Querverbindung zwischen den Autobahnen N1 und N12. Sie erschliesst des Weiteren die umliegenden Ortschaften und eine bedeutende lokale Einkaufszone.

3.2. Perimeter

Der Studienperimeter umfasst den direkten Einflussbereich des Autobahnanschlusses (siehe untenstehenden Plan).



3. Studien

Die Studien wurden vom ASTRA als Bauherrn und Vertreter des Eigentümers der Nationalstrassen durchgeführt. Dabei wurde eine Koordination mit dem Staat Freiburg und der Gemeinde Matran sichergestellt, namentlich über Informationssitzungen und einen regelmässigen Austausch.

3.1. Ziele

Mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses soll erreicht werden, dass dieser unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Siedlungsentwicklung sowie der künftigen Strassenverbindung Marly–Matran den Verkehr bis zum Planungshorizont 2040 aufnehmen kann.

Der Projektperimeter umfasst den Betriebsbereich des Autobahnanschlusses (siehe untenstehenden Plan).



3.3. Varianten

Mit einer Variantenstudie konnten verschiedene Lösungen für die Streckenführung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die bestehende Brücke verglichen werden. Dabei wurde eine Multikriterienanalyse durchgeführt, die namentlich die Kosten, Fristen und technischen Schwierigkeiten umfasste.

3.4. Umwelt

In Anwendung des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) und der Bundesverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) war das Projekt für den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran Gegenstand eines Umweltverträglichkeitsberichts (UVB).

Mit dem UVB wurden die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt identifiziert und beurteilt, um sie vermeiden, reduzieren oder kompensieren zu können.

Der UVB behandelte folgende Themen: Mesologie (Luft, Wasser, Lärm und Boden), Bodennutzung (Wald, Landwirtschaft, Infrastrukturen und Siedlung) sowie Natur- und

Kulturgüter (Lebensräume, Geomorphologie, Archäologie, historische Stätten und Landschaft). Der Bericht kommt zum Schluss, dass die Umwelteinwirkungen des Projekts insgesamt gering sind, weil insbesondere ein grosser Teil der bereits bestehenden Infrastrukturen beibehalten wird und weil es keine grossen ökologischen Konflikte gibt.

Die wichtigsten durchzuführenden Massnahmen betreffen den Lärmschutz (Einbau eines lärmarmen Strassenbelags), den Gewässerschutz und das Baustellenmanagement. Angesichts des Umfangs und der Dauer der Arbeiten wird eine Umweltbaubegleitung (UBB) eingerichtet werden.

3.5. Langsam- und öffentlicher Verkehr

Das Projekt sieht Fussgänger- und Veloanlagen sowie Bushaltebuchten vor, um das öffentliche und nachhaltige Mobilitätsangebot auszubauen und die Zugänglichkeit der lokalen Einkaufszone zu verbessern.

4. Projekt

4.1. Ausbau und Einrichtungen

Das Projekt sieht einer Verbreiterung der Strasse mit zusätzlichen Fahrspuren, Trottoirs, Veloanlagen und Bushaltestellen vor. Hierfür soll die Brücke über die Autobahn durch ein breiteres Bauwerk ersetzt werden (Sprengwerkbrücke mit teilweise vorgefertigten Trägern), die bestehenden Rampen angepasst und eine neue Einfahrtsrampe in Richtung Freiburg (Rechtsabbiegen der Fahrzeuge, die von Romont her kommen; Aufhebung des Linksabbiegens) gebaut werden. Der Plan im Anhang illustriert die vorgesehenen Anpassungen.

Die Kreisel Le Bois und Le Pueblo werden in Knoten mit Lichtsignalanlage umgebaut, um den Verkehrsfluss zu den Stosszeiten besser regulieren zu können. Die Knoten des Autobahnanschlusses werden ebenfalls mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden.

Weiter sieht das Projekt die Einrichtung einer Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) mit Rückhaltebecken vor.

Die Fahrbahn wird über eine lärmindernde Deckschicht verfügen.

4.2. Verfahren und Zeitplan

Der Bund wird das Projekt Ende Sommer 2018 öffentlich auflegen, nachdem der Grosse Rat des Kantons Freiburg und die Gemeinde Matran einen Entscheid über ihre finanzielle Beteiligung getroffen haben (mehr dazu im Punkt 5).

Im besten Fall werden die Bauarbeiten laut Zeitplan des Bundes 2022 beginnen können. Sie werden nach heutigem Wissenstand 3 Jahre dauern. Während den Bauarbeiten wird der Sektor für den Verkehr offen bleiben, mit Ausnahme von einigen Wochenenden, an denen der Sektor für die Durchführung von heikleren Arbeiten gesperrt werden wird.

Um einen möglichst reibungslosen Ersatz der bestehenden Brücke zu ermöglichen, ist die Einrichtung einer provisorischen Brücke vorgesehen.

5. Kosten

5.1. Kostenvoranschlag

Der ASTRA hat die Kosten des Projekts (Phase Projektierung) mit 44 084 500 Franken inkl. MWST veranschlagt. Die Kosten können wie folgt aufgeschlüsselt werden:

Projektphasen	Kosten inkl. MWST – in Franken	
	Strassenprojekt	Strassenabwasserbehandlung (SABA)
Studien	6 028 300	351 100
Grundstückwerb	966 000	57 100
Realisierung	30 808 400	1 865 900
Unvorhergesehenes (~12% der Realisierung)	3 780 300	227 400
Total	41 583 000	2 501 500

5.2. Preisänderungen

Preisänderungen (Indexierung und Teuerung) können einen Einfluss auf die Endkosten des Projekts haben.

Die Kosten inklusive Mehrwertsteuer umfassen die Mehrwertsteuer (MWST) zum aktuell gültigen Satz von 7,7%.

6. Finanzierung

6.1. Beteiligungen

Seit dem Inkrafttreten der (NFA) am 1. Januar 2008 ist der Bund Eigentümer der Nationalstrassen. Gemäss dem einschlägigen Bundesrecht übernimmt der Bund die Kosten für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen. Zu diesen Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten zählen die Aufwendungen für die Bestandteile der Nationalstrassen, zu denen die Autobahnanschlüsse gehören, sowie für die der Nationalstrasse dienenden weiteren Anlagen ungeachtet der Eigentumsverhältnisse.

Bei gemeinsam mit Dritten genutzten Anlagen setzt das ASTRA nach Artikel 8 Abs. 3 der Bundesverordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) die Beteiligung des Bundes an den Kosten nach Massgabe des Interesses der Nationalstrasse fest. Im vorliegenden Fall wurden die finanziellen Beteiligungen aufgrund der Verkehrsanteile bestimmt. Der Bund übernimmt die Kosten der für die Sanierung des Autobahnanschlusses nötigen Infrastrukturanpassungen, dank denen der Autobahnanschluss die erwartete Verkehrszunahme (rund 2% pro Jahr) bis zum Planungshorizont 2040 aufnehmen können.

Die Dritten, d.h. der Staat Freiburg und die Gemeinde Matran, beteiligen sich daran nach Massgabe des Verkehrs, der durch den Siedlungsausbau im direkten Einflussbereich des Autobahnanschlusses und durch die künftige Strassenverbindung Marly–Matran erzeugt wird.

Gestützt auf die Verkehrsstudie des Projekts, die von der Verwirklichung der Strassenverbindung Marly–Matran ausging, wurde folgender Verteilschlüssel festgelegt:

Autobahnanschluss	Bund	Dritte Staat und Gemeinde Matran
Ohne Verbindung Marly–Matran	89,9%	10,1%
Mit Verbindung Marly–Matran	83,0%	17,0%

Die Beteiligung der Gemeinde Matran betrifft einzig die städtebaulichen Anlagen nach Artikel 50a des kantonalen Strassengesetzes (StrG) für den Autobahnanschluss und beläuft sich auf 356 000 Franken inkl. MWST.

Die SABA wird im Verteilschlüssel nicht berücksichtigt, weil sie vollständig zulasten des Bundes geht.

Der Kostenverteilungsschlüssel ist fest vorgegeben und Gegenstand einer provisorischen Vereinbarung (M363-1212) zwischen dem Bund, durch den ASTRA vertreten, und dem Staat Freiburg, durch das Tiefbauamt (TBA) vertreten. Die Vereinbarung wird nur mit Zustimmung des Grossen Rats unterzeichnet werden. Daneben wird zwischen dem Staat Freiburg, durch das Tiefbauamt (TBA) vertreten, und der Gemeinde Matran, durch den Gemeinderat vertreten, eine Vereinbarung über die Beteiligung der Gemeinde abgeschlossen werden.

6.2. Verpflichtungskredit

Ausgehend von der Verwirklichung der Strassenverbindung Marly–Matran werden sich die verschiedenen Parteien wie folgt am Projekt für den Autobahnanschluss Matran beteiligen:

Projektphasen	Kosten inkl. MWST – in Franken		
	Bund	Dritte Staat und Gemeinde Matran	Total
	83%	17%	100%
Studien	5 003 432	1 024 800	6 028 232
Grundstückwerb	801 838	164 231	966 069
Realisierung	25 571 010	5 237 435	30 808 445
Unvorhergesehenes (-12% der Realisierung)	3 137 628	642 646	3 780 274
Total	34 513 908	7 069 112	41 583 020

Die Beteiligung des Staats Freiburg für den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran berechnet sich somit aus der Beteiligung Dritter (7 069 112 Franken) minus die Beteiligung der Gemeinde Matran (356 000 Franken), was 6 653 112 Franken inkl. MWST ergibt. Gerundet beträgt die Höhe des beantragten Kredits somit **6 700 000 Franken inkl. MWST**.

Sollte die Strassenverbindung Marly–Matran nicht verwirklicht werden, so wird die Geometrie des Ausbauprojekts für den Autobahnanschluss Matran nicht geändert werden. Doch die finanziellen Beteiligungen werden automatisch angepasst werden, bei Bedarf gestützt auf die nachgeführten Verkehrsbelastungsberechnungen.

7. Andere Folgen

Das Dekret hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staates und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als 1/8% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung oder 4 605 684 Franken) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum (weniger als 1/4% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung oder 9 211 369 Franken).

8. Schlussfolgerungen

Mit dem hier behandelten Ausbauprojekt werden die Betriebsziele des Autobahnanschlusses Matran für den Planungshorizont 2040 erfüllt – unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Planungen sowie der künftigen Strassenverbindung Marly–Matran.

Wir ersuchen Sie deshalb, das Projekt, das zu grossen Teilen vom Bund finanziert wird, zu unterstützen und den beantragten Kredit zu bewilligen.

Anhang

—
Situationsplan des Projekts