



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Nicolas Kolly / Gilles Schorderet

2015-CE-92

### **Strasse Marly-Matran: Begleitmassnahmen (Bericht Transitec 2009)**

#### I. Anfrage

Wir haben die Antwort des Staatsrats auf die schriftliche Anfrage 2014-CE-292 über die Strassenverbindung Marly-Matran zur Kenntnis genommen.

Wir bedauern, dass diese Verbindung für den Staatsrat nicht mehr vordringlich ist.

In der Antwort auf diesen parlamentarischen Vorstoss teilt der Staatsrat mit, dass eine Verkehrszählung in der Route de Chésalles zu folgenden Ergebnissen führte: 2 500 Autos im Tag im Jahr 2007, 2 700 im Jahr 2009 und 2 600 im Jahr 2014. Eine Zählung aus dem Jahr 2012 zeigt, dass 3 700 Autos im Tag diese Strasse befahren (Transitec-Studie vom 04.06.2012: automatische Zählungen vom 8. bis 14. Mai 2012). Wenn man die Bevölkerungsentwicklung und die Zunahme des Wagenparks im Kanton berücksichtigt, liegt die Zahl der Autos, die durch diese Strasse fahren, heute wahrscheinlich näher bei 4 000 Autos im Tag (DTV).

1. Wurden die DTV-Zahlen in der Antwort auf die schriftliche Anfrage 2014-CE-292 heruntergespielt?
2. Wie viele Fahrzeuge fahren 2015 durch die Route de Chésalles?
3. Welche DTV-Zahlen wurden für die Route de Chésalles in der Studie von 2013, die zum Schluss kam, dass die Strasse Marly-Matran einen «geringen» Nutzen hat, berücksichtigt?

Der Staatsrat erläutert, dass die Strasse Marly-Matran allenfalls gegen 2030 realisiert werden könnte, aber gemäss Transitec-Bericht von 2009 auf jeden Fall nach «der Realisierung der Massnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs und den Einrichtungen für den Langsamverkehr». Zu diesen Massnahmen gehört die Schaffung von fortlaufenden Busspuren auf der Stadteinfahrt Freiburg (und die Massnahmen zur Priorisierung an den Kreuzungen), zwischen Marly-Gérine (Endstation der Linie 1) und Pérolles. Der Zeitplan für diese Massnahmen sieht vor, dass sie 2015 (Inbetriebnahme im Dezember 2015) realisiert werden. Es ist unbedingt nötig, dass diese Massnahmen gemäss diesem Zeitplan realisiert werden, damit der Verkehr auf dieser Einfallsachse nach Freiburg verflüssigt wird, da die Strasse Marly-Matran für die Kantonsregierung nicht mehr auf der Tagesordnung steht.

4. Wann werden die Massnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs (und die Massnahmen zur Priorisierung an den Kreuzungen) und die Einrichtungen für den Langsamverkehr zwischen Marly-Gérine (Endstation der Linie 1) und Pérolles realisiert?
5. Sind die Massnahmen zur Vorbereitung des Baus beendet (Landerwerb, Baubewilligung usw.)?

6. Wer muss die Ausgaben für den Bau und den Unterhalt der neuen Busspuren übernehmen (Kanton, Gemeinde)?

26. März 2015

## II. Antwort des Staatsrats

1. *Wurden die DTV-Zahlen in der Antwort auf die schriftliche Anfrage 2014-CE-292 heruntergespielt?*

Nein, die Zahlen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV), die in der Antwort vom 9. Februar 2015 auf die schriftliche Anfrage 2014-CE-292 der Grossräte Nicolas Kolly und Gilles Schorderet erwähnt wurden, waren nicht heruntergespielt worden. Der DTV, der vom Staat Freiburg gemessen wurde, und derjenige, der von Studienbüros wie Transitec ermittelt wurde, berücksichtigen nicht immer dieselben Faktoren: der Ort der Zählung, die benutzten Systeme und der Zeitpunkt der Zählung können verschieden sein, was natürlich einen Einfluss auf die Ergebnisse hat. Auch punktuelle Veranstaltungen oder Arbeiten können den festgestellten Unterschied erklären. In diesem Fall ist der Ort der Zählung, den Transitec 2012 gewählt hat, nicht der gleiche wie derjenige des Kantons.

Ende 2015 führt das Amt für Mobilität neue Messungen durch, mit denen ein Durchschnitt ermittelt und nachher justiert werden kann (siehe Punkt 2).

2. *Wie viele Fahrzeuge fahren 2015 durch die Route de Chésalles?*

Die Verkehrszählung, die 2014 auf der Route de Chésalles durchgeführt wurde, ist Teil der fünfjährigen Verkehrszählungskampagne 2014/15 auf den Freiburger Kantonsstrassen; deren Daten dienen dazu, den Verkehrsbelastungsplan 2015, der 5 Jahre lang gültig ist, zu erstellen. Die Route de Chésalles ist zwar eine Gemeindestrasse, wurde aber trotzdem in diese Kampagne aufgenommen, damit die Aufteilung der Verkehrsflüsse nach der Eröffnung der Poyabrücke beobachtet und das Verkehrsmodell für die Verbindungsstrasse Marly–Matran eingestellt werden können. Ende 2015 werden neue Messungen durchgeführt. Der Durchschnitt der Zählungen, die sich jeweils über 7 Tage erstrecken, wird aufgrund der charakteristischen Variationskurve der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) je nach Messzeitraum und Verkehrsart (Pendel-, Regional-, Freizeitverkehr) justiert. Die Ergebnisse werden 2016 veröffentlicht.

3. *Welche DTV-Zahlen wurden für die Route de Chésalles in der Studie von 2013, die zum Schluss kam, dass die Strasse Marly-Matran einen «geringen» Nutzen hat, berücksichtigt?*

Die Studie *Evaluation und Priorisierung von Umfahrungsstrassen*, die im November 2013 erschienen ist, berücksichtigt die Zahlen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs, die 2010 anlässlich der fünfjährigen Verkehrszählungskampagne auf den Kantonsstrassen gemessen wurden. Mit diesen Zahlen und weiteren Daten konnte das Verkehrsmodell 2030 des Kantons Freiburg erstellt werden; dieses Modell diente dazu, zu beurteilen, welches Potenzial zur Verbesserung der Flüssigkeit die verschiedenen Projekte für Umfahrungsstrassen haben. Dieses Verbesserungspotenzial ist einer der 17 Indikatoren, die bei der Untersuchung der Nützlichkeit der Projekte verwendet werden. Die Schätzung der Kosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) vervollständigt die Methode und ermöglicht es, ein Verhältnis zwischen dem berechneten Nutzen und den nötigen finanziellen Mitteln zu berechnen (Kosten-Nutzen-Verhältnis).

Es sei darauf hingewiesen, dass die Studie 2016 reaktualisiert wird. Dabei wird die Verkehrsbelastung, die im Rahmen der fünfjährigen Verkehrszählungskampagne 2014/15 des Kantons Freiburg gemessen wurde, berücksichtigt.

4. *Wann werden die Massnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs (und die Massnahmen zur Priorisierung an den Kreuzungen) und die Einrichtungen für den Langsamverkehr zwischen Marly-Gérine (Endstation der Linie 1) und Péroilles realisiert?*

Die Stadt Freiburg, die über eine Kompetenzdelegation für die Entwicklung von Projekten auf den Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet verfügt, übernimmt die Studien auf dem Abschnitt Péroilles-Brücke-Hochschule für Technik und Architektur. Das Tiefbauamt beschäftigt sich mit den Studien zur Schaffung der Massnahmen zur Verbesserung der Voraussetzungen für den Busverkehr und der Einrichtungen für den Langsamverkehr zwischen der Grangette-Kreuzung und der Péroilles-Brücke. Gleichzeitig werden Studien zur Lärmsanierung und zum Bau von Schutzwänden durchgeführt; sie haben eine nicht vernachlässigbare Auswirkung auf den allgemeinen Zeitplan. Eine Kommission unter dem Vorsitz des Kantonsingenieurs, der Vertreterinnen und Vertreter der Agglomeration Freiburg, der beiden Gemeinden und der betreffenden Dienststellen des Staates angehören, wurde geschaffen, um Informationen auszutauschen und die Verfahren in den beiden Abschnitten zu koordinieren.

Da der Bedarf auf dem Abschnitt Marly-Gérine-Grangette-Kreuzung weniger dringend ist (ein Radstreifen existiert schon auf dem ersten Abschnitt, eine Radroute parallel zur Kantonsstrasse über den Chemin des Epinettes auf dem zweiten, und die Busse stecken nur gelegentlich im Stau), wird er später in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Marly, die eine grössere Anpassung der Kreuzung Marly-Cité plant, geprüft.

Die Arbeiten dürften im Verlauf des Jahres 2017 beginnen können und im Jahr 2019 beendet sein; Ungewissheiten in Zusammenhang mit solchen Projekten, die in städtischem Gebiet realisiert werden, (Einsprachen, Beschwerden) bleiben vorbehalten. Die Koordination mit den Lärmsanierungsarbeiten erklärt grösstenteils die Abweichung vom Zeitplan, der im Transitec-Bericht vorgesehen war.

5. *Sind die Massnahmen zur Vorbereitung des Baus beendet (Landerwerb, Baubewilligung usw.)?*

Auf Seiten des Kantons hat das Projekt nebst der Änderung des Profils der Strasse, um eine Busspur und Radstreifen einzufügen, viele weitere Aspekte, namentlich beim Lärmschutz und bei der Strassenwasserbehandlung. Das Dossier wird im Verlauf des Monats Juli 2015 einer Vorprüfung unterzogen, bevor es wie geplant Anfang 2016 öffentlich aufgelegt wird. Die Erwerbsverfahren können dann beginnen.

Auf Seiten der Stadt Freiburg ist die Planung ähnlich: Die Vorprüfung ist auf Juni/Juli 2015 und die öffentliche Auflage auf Ende 2015/Anfang 2016 geplant.

6. *Wer muss die Ausgaben für den Bau und den Unterhalt der neuen Busspuren übernehmen (Kanton, Gemeinde)?*

Die Finanzierung des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der Busspuren muss noch in einem Entscheid des Staatsrats geregelt werden.

18. Mai 2015