Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Nicolas Kolly und Gilles Schorderet 2014-CE-292
Verbindung Marly–Matran: Wo stehen wir heute?

I. Anfrage

Unser Kanton hat vor Kurzem in einer grossen Feier die Poyabrücke eingeweiht. Dieses neue Symbol unseres Kantons erlaubt es, einen Teil der Stadt Freiburg zu umfahren und das Burgquartier vom Verkehr zu befreien, unter dem es litt. Es ist wichtig, dass die Stadt Freiburg und dessen Agglomeration über gute periphere Strasseninfrastrukturen verfügt, um den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten. Hierfür fehlt aber noch das letzte Glied: die Verbindungsstrasse Marly–Matran. Mit dieser seit Langem erwarteten Strasse erhielte die Stadt Marly – immerhin die bevölkerungsmässig viertgrösste Stadt des Kantons – den dringend benötigten Zugang zur Autobahn. Diese Gemeinde hat derzeit nämlich finanzielle Schwierigkeiten, welche die Gemeindeexekutive bewogen, eine deutliche Erhöhung der Steuern für das kommende Steuerjahr vorzuschlagen.

Die Gemeinde Marly verfügt aber über bedeutende Trümpfe für ihre Entwicklung, namentlich mit dem Standort «Ilford», wo die Einrichtung eines Innovationsparks in Erwägung gezogen wird. So sollen 100 Millionen Franken auf diesem Standort von 370 000 m^2 investiert werden. Ein direkter Zugang zur Autobahn wäre zweifelsohne von grossem Vorteil.

Zudem ist die Strasse Marly–Matran eine unerlässliche Autobahnverbindung für den Lastwagenverkehr; sie ist nötig für die wirtschaftliche Entwicklung des oberen Saanebezirks und des oberen Sensebezirks (z. B. für die Holzindustrie).

Der Grosse Rat sprach 2006 einen Studienkredit von 6 625 000 Franken für das Strassenprojekt Marly–Matran. 2009 teilte der Staatsrat jedoch mit, dass eine Zweckmässigkeitsstudie die Vorteile einer Verbesserung der bestehenden Route de Chésalles gegenüber der Realisierung einer neuen Strasse unterstrich. In einer Motion (M1073.09) wurde 2009 gefordert, dass diese Strassenverbindung gemäss dem Studienkredit von 2006 verwirklicht werde. In seiner Antwort auf die Motion erklärte der Staatsrat, dass eine neue Studie für eine andere Variante durchgeführt werde. Unter dieser Bedingung waren die Motionäre einverstanden, ihre Motion zurückzuziehen.

2013 folgte dann das neuste Kapitel: Eine vom Staatsrat in Auftrag gegebene Gesamtstudie über die Umfahrungsstrassenprojekte im Kanton kam zum Schluss, dass die Verbindung Marly–Matran eine tiefe Kostenwirksamkeit habe, genauso wie die Umfahrungsstrasse von Düdingen. Staatsrat Maurice Ropraz relativierte das Ergebnis jedoch und betonte zu Recht, dass diese Studie «nicht wörtlich» zu nehmen sei. Um sicherzustellen, dass die Kantonsverwaltung die Strassenverbindung Marly–Matran wirklich vorantreibt, möchten wir folgende Fragen an den Staatsrat stellen:

1. Wo steht das Projekt für die Strassenverbindung Marly–Matran?

2. Welche Projekte gibt es für diese Verbindung und welches wird vom Staatsrat bevorzugt?
3. Wird diese Strasse einen direkten Zugang zum Standort «Ilford» und dessen Innovationspark beinhalten?
4. Wann wird der Staatsrat dem Grossen Rat einen Baukredit für diese Strasse unterbreiten und wann wird die Verbindung verwirklicht werden?
5. Haben die finanziellen Schwierigkeiten des Kantons dazu geführt, dass der Staatsrat dieses Projekt trotz des 2006 gesprochenen Studienkredits von 6 625 000 Franken aufgegeben hat?
6. Was ist der Standpunkt des Staatsrats infolge der Studie von 2013, die der Strasse Marly–Matran lediglich eine tiefe Kostenwirksamkeit bescheinigte?
7. Ist sich der Staatsrat bewusst, dass diese Strassenverbindung notwendig ist und dass sie für die Stadt Freiburg aber auch für den oberen Saanebezirk und den oberen Sensebezirk vorteilhaft ist?
8. Ist der Staatsrat der Meinung, dass die Agglomeration Freiburg über eine vollständige Ringstrasse verfügen muss?

9. Dezember 2014

II. Antwort des Staatsrats

Die Verwirklichung einer Verbindungsstrasse zwischen Marly und Matran war Gegenstand mehrerer Studien. Bereits zwischen 1991 und 1992 wurden 10 Varianten verglichen. Mit dem Dekret vom 8. Juli 1994 wurde ein Verpflichtungskredit verabschiedet, um die nötigen Studien durchführen und das Land für eine Überquerung der Saane oberhalb von Freiburg reservieren zu können.

1. Studien für die Sanierung der Pérollesbrücke

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Pérollesbrücke wurde 1996 erneut geprüft, wie die Gemeinden am rechten Ufer der Saane – unter Umfahrung von Marly – bei Matran an die Autobahn A12 angeschlossen werden könnten. Der Bericht kam zum Schluss, dass eine Umfahrung von Marly (Verbindung Marly–Matran) die Verkehrsprobleme nicht vollständig zu lösen in der Lage wäre, weil mehr als die Hälfte der Fahrten über die Pérollesbrücke Marly als Ausgangs- oder Zielort hätten und diese Lenkerinnen und Lenker entsprechend die Umfahrungsstrasse nicht benützen würden. Der Bericht schlug deshalb vor, mittelfristig eine Strategie ohne neue Strasse auszuarbeiten (d. h. Verzicht auf den Bau einer neuen Verbindung und somit Beibehaltung des Status quo, dafür Ausbau der Pérollesbrücke), langfristig die benötigten Grundstücke sicherzustellen sowie vor Ablauf des Plans der belegten Zonen die technischen Studien zu den verschiedenen Varianten zu verwirklichen. Im Februar 2001 wurde infolge von Studien des Tiefbauamts (TBA) eine belegte Zone definiert, die bis am 9. Februar 2006 gültig war. Damit wurde eine Variante abgedeckt, die von unterhalb des Crausazbachs in Marly über Chésalles und Hauterive (Sektor Posieux) zum Autobahnanschluss bei Matran (A12) führte. Von 2004 bis 2005 folgte eine Vorstudie für die Strassenverbindung Marly–Matran.

2. Verkehrsstudie von 2009

Im Januar 2006 legte der Staatsrat ein Gesuch für einen Verpflichtungskredit von 6 625 000 Franken für die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux vor. In seiner Botschaft zum Dekretsentwurf stellte der Staatsrat klar, dass die Verkehrsstudie Aufschluss darüber geben müsse, «wie sich diese Verbindung auf das Transportsystem auswirkt (Kosten-Nutzen-Verhältnis)» und dass er erwäge, «dieses Vorhaben ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen und um Bundesbeiträge zu einem Satz von maximal 50 % zu ersuchen (Infrastrukturfonds)». Gleichzeitig unterstrich er Folgendes: «Zurzeit sind die Unsicherheiten rund um die Bundesbeiträge jedoch zu gross, um darauf zu zählen. Fest steht, diese Studien haben unter anderem zum Ziel, den Einfluss dieser Strasse auf den Agglomerationsverkehr zu untersuchen.» In seiner Schlussfolgerung hielt er fest: «Damit kann der Bau dieser Verbindung, so sie sich denn aufgrund der Studienresultate rechtfertigen lässt, in Angriff und die Lösung der kommenden Verkehrsprobleme vorweg genommen werden».

So wurde das Büro TRANSITEC mit einer Verkehrsstudie beauftragt. Diese Studie dauerte von 2008 bis 2009 und analysierte die Attraktivität und wirtschaftliche Machbarkeit zweier Varianten:

> Variante A: Verwirklichung der Strassenverbindung Marly–Matran (60 Millionen Franken);

> Variante B: Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Marly-Cité und dem Bahnhof Freiburg (7,6 Millionen Franken).

Die technische Gruppe und die Projektsteuerung – unter dem Vorsitz der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) und mit Vertretung der betroffenen Gemeinden, des Verkehrsverbunds CUTAF und der TPF – sprachen sich einstimmig für eine kombinierte Variante aus. Diese sieht Folgendes vor: Verwirklichung von Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für die Busse sowie von baulichen Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs; Verwirklichung der neuen Strassenverbindung Marly–Matran mit Begleitmassnahmen (Variante A), jedoch nicht vor 2030, gestützt auf die Entwicklung der Verkehrsbelastung in diesem Sektor. Vorgängig soll zudem geprüft werden, ob eine Verbesserung der bestehenden Strassenverbindung (Route de Chésalles) als interessante und kostengünstige Alternative zu einer neuen Verbindung Marly–Matran machbar und zweckmässig wäre.

3. Zweckmässigkeitsstudie von 2012

Die 1. Phase der Vorstudie wurde zwischen 2009 und 2010 von CSD Ingénieurs SA verwirklicht. Dabei wurden verschiedene Lösungen für zwei Abschnitte untersucht:

> Abschnitt A: Ausbau der bestehenden Strasse zwischen Marly und dem Knoten Arconciel, um die Standartbreite für Kantonsstrassen von 7 m zu erreichen und das Trassee punktuell zu verbessern;

> Abschnitt B: neue Überquerung der Saane bei Hauterive (hierfür wurden fünf Varianten analysiert).

Im Rahmen der 2. Etappe dieser Vorstudie wurde eine Alternative zum Bau einer neuen Verbindungsstrasse Marly–Matran (Basisvariante) ausgearbeitet und im Schlussbericht «Requalification de la liaison Marly–Hauterive» vorgestellt, der im Mai 2012 fertiggestellt wurde. Diese Alternative sieht die Verbesserung des Sektors Marly–Knoten Arconciel und den Bau einer

neuen Überquerung des Saanegrabens mit Anschlüssen, die den Anschlüssen gemäss Basisvariante entsprechen.

4. Evaluation und Priorisierung der Umfahrungsstrassenprojekte im Jahr 2013

Weil zahlreiche Anfragen für Umfahrungsstrassen eingereicht worden waren und eine objektive Entscheidungshilfe nötig wurde, gab die RUBD im Jahr 2012 dem Amt für Mobilität (MobA) den Auftrag, die 26 von den Gemeinden vorgeschlagenen Projekte zu evaluieren und eine Prioritätenordnung festzulegen.

Der Nutzen der Projekte wurde aufgrund von 5 gewichteten Oberkriterien beurteilt: der direkte Nutzen für die Strassenbenützerinnen und -benützer, die Folgen für die Verkehrssicherheit, die Auswirkungen auf die Umwelt und der Ressourcenverbrauch, die Konsequenzen für die Lebensqualität in besiedeltem Gebiet sowie die Folgen für die ökonomischen Räume und Strukturen, die für die Wirtschaftsentwicklung nötig sind. Dieser Gesamtnutzen wurde darauf zu den geschätzten jährlichen Kosten in Beziehung gesetzt.

Die Projekte wurden gestützt auf dieses Resultat in 4 Kategorien eingeteilt:

> Kategorie I: hohe Kostenwirksamkeit auf den Horizont 2030; Empfehlung: Detailstudie zur Verfeinerung der Prioritäten beginnen;

> Kategorie II: mittlere Kostenwirksamkeit auf den Horizont 2030; Empfehlung: langfristig erneut überprüfen (nach 2030) und mittelfristig Ortsdurchfahrt ausbauen;

> Kategorie III: tiefe Kostenwirksamkeit auf den Horizont 2030; Empfehlung: Verwirklichung der Umfahrungsstrasse verschieben und mittelfristig Ortsdurchfahrt ausbauen;

> Kategorie IV: negative Kostenwirksamkeit auf den Horizont 2030; Empfehlung: auf Verwirklichung der Umfahrungsstrasse verzichten und mittelfristig Ortsdurchfahrt ausbauen.

Zu den 26 analysierten Projekten gehörten auch die beiden Varianten, die im Rahmen der 2012 beendeten Vorstudie vorgeschlagen wurden:

> Strassenverbindung Marly–Matran (Basisvariante), die die Überquerung des Bachs Copy, den Bau einer Brücke über den Chésalles (190 m) und einer Brücke über die Saane (660 m) umfasst und deren Investitionskosten auf 60,5 Millionen Franken geschätzt wurden;

> Ausbau der Verbindung Marly–Hauterive (Grangeneuve) für 45 Millionen Franken mit Überquerung des Bachs Copy und Bau einer Brücke über die Saane (350 m).

Beide Projekte wurden in die Kategorie III eingeteilt. Das heisst, deren Verwirklichung steht nicht unmittelbar an, doch wird die Zweckmässigkeit der Umfahrungsstrassenprojekte 2016 einer neuen Prüfung unterzogen werden.

5. Verwirklichte Massnahmen und Stabilisierung der Verkehrsbelastung

Die Pérollesbrücke wurde 1994 renoviert. Dabei wurden auch ein Busstreifen in der Richtung Marly–Freiburg und zwei Radstreifen eingerichtet.

Beim Bau der Kehrichtverbrennungsanlage von Freiburg (SAIDEF), die 2001 in Betrieb genommen wurde, wurde zudem die Verwirklichung der Umfahrung von Posieux und Matran beschlossen. Die

neue Route de Muëses mit einem Lichtprofil für eine Hauptstrasse wurde im Oktober 2004 dem Verkehr übergeben.

Die meisten Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs, die das Büro TRANSITEC in seiner Verkehrsstudie vorschlug, sind nun Bestandteil des Freiburger Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2). Das AP2 sieht die Verlängerung des Busstreifens von Marly Grand Pré bis zum Knoten Charmettes in Freiburg, die Erhöhung der Fahrplandichte für die städtische Buslinie 1 Portes-de-Fribourg–Marly (wurde 2011 und im August 2014 umgesetzt) und die Verlängerung der Buslinie 3 bis zu den nördlichen Quartieren von Marly vor. Es legt zudem die Sanierung der Strasse Marly–Bourguillon und die Einrichtung von Radstreifen fest.

Die Sanierung der Pérollesbrücke, die Einrichtung von Bus- und Radstreifen sowie die Verdichtung des Busfahrplans haben zu einer Stabilisierung der Verkehrsbelastung auf der Achse Marly–Freiburg geführt.

Messstelle	**DTV 1990 Fz./Tag**[1]	**DTV 1995 Fz./Tag**	**DTV 2000 Fz./Tag**	**DTV 2005 Fz./Tag**	**DTV 2010 Fz./Tag**	**DTV 2012 Fz./Tag**
Marly West	15 800	17 600	16 500	15 800	15 000	14 100
Fischzucht	20 100	19 700	18 900	-	16 400	-

Im Jahr 2014 wurde auf der Route de Hauterive, in Hauterive, eine Verkehrsbelastung von 2000 Fz./Tag gemessen. Die Verkehrsbelastung auf der Route de Chésalles entwickelte sich wie folgt:

Messstelle	**DTV 2007**	**DTV 2009**	**DTV 2014**
Route de Chésalles (Marly)	2 500	2 700	2 600

Die Umsetzung der anderen im AP2 vorgesehen Massnahmen dürften sich ebenfalls positiv auf die Verkehrsbelastung in Marly auswirken.

Nach diesen allgemeinen Erwägungen kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

1. *Wo steht das Projekt für die Strassenverbindung Marly–Matran?*

2. *Welche Projekte gibt es für diese Verbindung und welches wird vom Staatsrat bevorzugt?*

4. *Wann wird der Staatsrat dem Grossen Rat einen Baukredit für diese Strasse unterbreiten und wann wird die Verbindung verwirklicht werden?*

Die Strasse Marly–Matran war Gegenstand von mehreren Studien, bei denen mehrere Varianten analysiert wurden. 2012 wurden schliesslich deren zwei als mögliche Varianten festgelegt:

> Strassenverbindung Marly–Matran (Basisvariante), die die Überquerung des Bachs Copy, den Bau einer Brücke über den Chésalles (190 m) und einer Brücke über die Saane (660 m) umfasst;

> Ausbau der Verbindung Marly–Hauterive (Grangeneuve) mit Überquerung des Bachs Copy und Bau einer Brücke über die Saane (350 m).

---

[1] DTV: durchschnittlicher täglicher Verkehr
Fz./Tag: Fahrzeuge pro Tag

Der Staatsrat bevorzugt derzeit weder die eine noch die andere dieser beiden Varianten; beide wurden 2013 im Rahmen der kantonsweiten Evaluation und Priorisierung der 26 Umfahrungsstrassenprojekte geprüft.

Diese Analyse ergab, dass beide Varianten eine tiefe Kostenwirksamkeit aufweisen; sie wurden entsprechend in die Kategorie III eingeteilt. Das heisst, deren Verwirklichung steht nicht unmittelbar an und es ist im Moment auch nicht vorgesehen, dem Grossen Rat einen Baukredit zu unterbreiten. Zuvor müsste in jedem Fall eine Planungsstudie durchgeführt werden. Eine solche Studie wurde indes einzig für die Projekte in der Kategorie I in Auftrag gegeben. 2016 werden aber die übrigen im Jahr 2013 analysierten Projekte einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

Auch die Verbindung Marly–Matran wird in diesem Rahmen neu geprüft werden. Gleichzeitig werden die Auswirkungen der vom Poyaprojekt verursachten Verkehrsverlagerung sowie des demografischen und wirtschaftlichen Wachstums in den betroffenen Ortschaften berücksichtigt werden müssen.

3. Wird diese Strasse einen direkten Zugang zum Standort «Ilford» und dessen Innovationspark beinhalten?

Grundsätzlich ist mit beiden Varianten ein direkter Zugang zum Standort «Ilford» möglich. Allerdings muss zuerst aufgezeigt werden, dass ein solcher Zugang ab der bestehenden Route de Chésalles zweckmässig ist. Des Weiteren wäre die Gemeinde Marly für die Verwirklichung dieses Zugangs zuständig.

5. Haben die finanziellen Schwierigkeiten des Kantons dazu geführt, dass der Staatsrat dieses Projekt trotz des 2006 gesprochenen Studienkredits von 6 625 000 Franken aufgegeben hat?

Die Zweckmässigkeitsstudie von 2008/2009 ergab, dass die Verwirklichung einer neuen Strassenverbindung Marly–Matran gestützt auf die Entwicklung der Verkehrsbelastung in diesem Sektor nicht vor 2030 in Betracht gezogen werden sollte. Die meisten vorgeschlagenen Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs wurden in das AP2 der Agglomeration Freiburg integriert.

Die technische Gruppe und die Projektsteuerung schlugen eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie für einen Ausbau der Verbindung Marly–Hauterive (Grangeneuve) über die Route de Chésalles vor. Die Umwelt- und technischen Studien für diesen Ausbau begannen 2010. 2013 wurde diese Variante dann im Rahmen der Gesamtanalyse der 26 Umfahrungsstrassenprojekte evaluiert.

Die Tatsache, dass der Bau der Umfahrung Marly–Matran nicht auf der Tagesordnung steht, hat somit nichts mit den finanziellen Schwierigkeiten des Kantons zu tun.

6. Was ist der Standpunkt des Staatsrats infolge der Studie von 2013, die der Strasse Marly–Matran lediglich eine tiefe Kostenwirksamkeit bescheinigte?

7. Ist sich der Staatsrat bewusst, dass diese Strassenverbindung notwendig ist und dass sie für die Stadt Freiburg aber auch für den oberen Saanebezirk und den oberen Sensebezirk vorteilhaft ist?

Der Staatsrat ist sich bewusst, dass die Verkehrszunahme im Kanton Freiburg namentlich eine Folge des demografischen Wachstums ist. Aus seiner Sicht ist es aber unerlässlich, einen Gesamtüberblick über alle Umfahrungsstrassenprojekte zu haben, weshalb er 2013 die Studie zu deren Evaluation und Priorisierung erstellen lies.

Diese Studie ist eine technische Entscheidungshilfe. Der Entscheid liegt letztlich beim Staatsrat, beim Grossen Rat und beim Stimmvolk. Aus allen Studien, die seit 1996 über die verschiedenen Varianten für die Umfahrung Marly–Matran durchgeführt wurden, geht jedoch hervor, dass die Strasse ein relativ schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist.

Auf der Grundlage der Evaluation und Priorisierung von 2013 entschied der Staatsrat, die Planungsstudien für die Umfahrungsstrassenprojekte in der Kategorie I zu verwirklichen. Diese haben inzwischen begonnen. Die übrigen Projekte werden 2016 erneut analysiert werden. Die Revision des Sachplans der Kantonsstrassen wird es ebenfalls ermöglichen, die Bedürfnisse im Bereich des Strassenausbaus neu festzulegen.

8. *Ist der Staatsrat der Meinung, dass die Agglomeration Freiburg über eine vollständige Ringstrasse verfügen muss?*

In ihrem Richtplan der Agglomeration (RPA) hat die Agglomeration Freiburg das Strassennetz auf regionaler Ebene definiert. Der Staatsrat nahm den RPA und seinen Strategiebericht am 19. März 2012 bzw. am 23. Mai 2013 an. In diesen Dokumenten ist nirgends von einer vollständigen Ringstrasse die Rede. Die Verbindung zwischen Marly und der Autobahn A12 erfolgt entweder über die Route de Bourguillon und die Poyabrücke (Freiburg-Nord) oder über die Pérollesbrücke und Villars-sur-Glâne (Freiburg-Süd). Der RPA wird 2016 auf der Grundlage des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, das spätestens am 30. Juni dem Bund übermittelt werden wird, überarbeitet werden.

9. Februar 2015