



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Berset Christel / Michellod Savio

2021-CE-62

Strassenverbindung Marly–Matran: es besteht Klärungsbedarf

I. Anfrage

Ausgangssituation

Die öffentliche Auflage der neuen Strassenverbindung Marly–Matran wurde im Amtsblatt (ABl) Nr. 50 vom 11. Dezember 2020 veröffentlicht. 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 die Copy-Brücke. Bauherrin ist die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), vertreten durch das Tiefbauamt (TBA). Die Direktion begründete den Bau der Strasse mit der übermässigen Verkehrsbelastung auf der Pérolles-Brücke und der Ortsdurchfahrt von Marly sowie mit der Entwicklung des Marly Innovation Centers (MIC), der Forschungsanstalt Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP) und der künftigen Arbeitszone Pré-aux-Moines.

Deponie La Pila

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) des Büros Triform SA, der dem Auflagedossier für das Strassenprojekt Marly–Matran beigelegt worden ist, spielt die fehlende Koordination und die Konflikte zwischen dem Strassenprojekt und der Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila herunter. In der Tat sollen zwei Pfeiler der Hauterive-Brücke in der Deponie zu stehen kommen. Im Auflagedossier werden die Probleme der Koordination zwischen den beiden Projekten zwar erwähnt, aber überhaupt nicht behandelt. Weshalb nicht?

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Deponie La Pila ist mit Mehrkosten von 50 Millionen Franken zu rechnen (Schätzung basierend auf den in der Antwort des Staatsrats vom 12. Februar 2019 präsentierten Varianten für die Sanierung der Deponie La Pila). Sind die Mehrkosten für diese Sanierung inzwischen genauer beziffert worden? Wer wird für sie aufkommen?

Warum hat der Staatsrat über die RUBD das mit der Sanierung der Deponie La Pila beauftragte Konsortium (Stadt Freiburg und Staat Freiburg über die ILFD) aufgefordert, alles zu tun, um die Variante 2 umzusetzen (Variante, die gewählt wurde, weil die Kosten dafür tiefer sind als die der Maximalvariante), während die RUBD gleichzeitig das Strassenprojekt Marly–Matran in Angriff nimmt, das mit den beiden Pfeilern (P5 und P6) der Hauterive-Brücke, die in der Deponie vorgesehen sind, diese Absicht in Frage stellt?

Erdverlegung der Hochspannungsleitung

Wegen der Hauterive-Brücke wird es notwendig sein, die Hochspannungsleitung (60 kV) von Groupe E in den Untergrund zu verlegen. Wurden die Kosten für die Erdverlegung dieser Leitung geschätzt? Wer wird für sie aufkommen?

Arbeitszone Pré-aux-Moines

Was waren die Pläne des Kantons, als er die Grundstücke bei Pré-aux-Moines in Marly kaufte? Und welche Pläne hat er heute?

Hat der Kanton, bevor er in den Kauf dieser Grundstücke investierte, ein Szenario ohne Bau der Strasse vorgesehen? Was würde in diesem Fall mit den Grundstücken passieren?

Landkompensation

Wurde darüber nachgedacht, wie die Auswirkungen der Strasse Marly–Matran auf die landwirtschaftlichen Flächen und die Lebensfähigkeit der betroffenen Betriebe begrenzt werden können?

Gibt es eine Garantie, dass der Fruchtfolgeflächen-Mindestumfang des Kantons Freiburg ausreicht, um die Strasse Marly–Matran zu kompensieren?

Verfügt der Kanton über genügend Land sowie finanzielle und technische Ressourcen, um Böden der Qualität A wiederherzustellen?

Wenn nicht, wurden bereits Vereinbarungen mit anderen Kantonen getroffen, um eine ausreichende Kompensation sicherzustellen?

Trassevarianten

Welche alternativen Streckenführungen und Standorte für die Verbindung Marly–Matran wurden untersucht?

Warum wurden nicht Alternativen gewählt, die günstiger sind und weniger belasten?

Brückenvarianten

Die Hauterive-Brücke wird mit ihrer Länge von 798 m nach der Poyabrücke die zweitlängste Brücke auf dem Kantonsstrassennetz sein. Welche Kriterien der Multikriterienanalyse waren ausschlaggebend bei der Empfehlung der Projektoberleitung (COFIL) für die Hauterive-Brücke-Variante? Wer hat diese Kriterien definiert?

Wie viele Punkte erhielten die verschiedenen Brückenvarianten? Welche Brückenvarianten wurden nicht ausgewählt?

16. Februar 2021

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend schlägt der Staatsrat vor, die parlamentarischen Vorstösse aufzulisten, auf die Bezug genommen werden sollte, um die Entstehung des Projekts für die neue Strassenverbindung zwischen Marly und Matran zu verstehen.

Die Frage des Baus einer Strasse zwischen Marly und Matran war Gegenstand mehrerer Studien. Bereits 1991 und 1992 wurden 10 Varianten verglichen und mit Dekret vom 8. Juni 1994 wurde ein Verpflichtungskredit beschlossen, um die notwendigen Studien durchzuführen und die Korridore für eine Querung der Saane oberhalb von Freiburg zu sichern.

Am 16. März 2006 genehmigte der Grosse Rat infolge des Postulats Nr. 264.04 der Grossräte Damien Piller und Dominique Virdis Yerly einen Kredit von 6 625 000 Franken für die Studien und den Landerwerb auf der Grundlage der Botschaft Nr. 245 des Staatsrates.

In den Jahren 2014 und 2015 reichten die Grossräte Nicolas Kolly und Gilles Schorderet zwei parlamentarische Anfragen ein: 2014-CE-292 «Verbindung Marly-Matran: Wo stehen wir heute?» und 2015-CE-92 «Strasse Marly–Matran: Begleitmassnahmen (Bericht Transitec 2009)».

Am 4. Oktober 2016 nahm der Grosse Rat mit 82 gegen 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen die Motion 2016-GC-56 der Grossräte Nicolas Kolly und Gilles Schorderet an, die verlangten, dass die für die Strassenverbindung Marly–Matran nötige Studie reaktiviert und abgeschlossen werde. Zudem ersuchten die Motionäre den Staatsrat, dem Grossen Rat innert nützlicher Frist einen Dekretsentwurf zu unterbreiten, damit diese unerlässliche Strasse verwirklicht werden könne.

Im Sommer 2016 ernannte der Staatsrat eine Projektoberleitung (COFIL) unter dem Vorsitz des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors mit je einer Vertreterin bzw. einem Vertreter der Fraktionen im Grossen Rat (Fraktion Christlichdemokratische Volkspartei, Freisinnig-Demokratische Fraktion, Sozialdemokratische Fraktion, Fraktion der Schweizerischen Volkspartei, Mitte Links Grün), dem Oberamtmann des Saanebezirks, dem Präsidenten der Kommission für Strassen und Wasserbau, dem Präsidenten des Agglomerationsvorstands Freiburg, den politischen Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden Arconciel, Hauterive, Matran und Marly, dem örtlichen Landwirtschaftsverantwortlichen der Gemeinde Marly sowie Vertreterinnen und Vertretern der Kantonsverwaltung.

Die COFIL schlug dem Staatsrat die strategischen Ausrichtungen vor, insbesondere die Wahl des Trassees; der Staatsrat validierte den Vorschlag. Auf dieser Grundlage und gestützt auf die Ergebnisse der Wettbewerbe für die Hauterive- und die Chésalles-Brücke wurde das Projekt im Dezember 2020 öffentlich ausgeschrieben.

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

Deponie La Pila

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) des Büros Triform SA, der dem Auflosedossier für das Strassenprojekt Marly–Matran beigelegt worden ist, spielt die fehlende Koordination und die Konflikte zwischen dem Strassenprojekt und der Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila herunter. In der Tat sollen zwei Pfeiler der Hauterive-Brücke in der Deponie zu stehen kommen. Im Auflosedossier werden die Probleme der Koordination zwischen den beiden Projekten zwar erwähnt, aber überhaupt nicht behandelt. Weshalb nicht?

Die beiden Projekte «Strassenverbindung Marly–Matran» und «Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila» sind technisch und zeitlich unabhängig voneinander realisierbar.

Es sei daran erinnert, dass der Staatsrat in seiner Antwort vom 12. Februar 2019 auf den Auftrag Geinoz ([2011-GC-22 \[MA 4028.11\]](#)), die die zu entwickelnde Sanierungsvariante für die ehemalige Deponie präzisiert, den Grossen Rat informierte, dass die RUBD das Konsortium ersuchen wolle, ein Sanierungsprojekt nach Bundesverordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (AltIV) auf der Grundlage der Variante 2 (vollständiger Aushub der oberen Zone, 185 000 m³) auszuarbeiten und dabei zu prüfen, wie weit diese Variante an die Variante 3 (teilweiser Aushub der oberen Zone, 66 000 m³) angeglichen werden kann, ohne die Bundessubvention zu verlieren. Und

weiter: «Die RUBD wird somit darauf achten, dass die Variante 2 so entwickelt wird, dass die Eingriffe in der oberen Zone auf ein Minimum reduziert werden und gleichzeitig sichergestellt ist, dass die definierten Sanierungsziele erreicht werden.» Dies wird mit den aktuellen Studien zur Sanierung der ehemaligen Deponie umgesetzt.

Artikel 3 AltIV legt die Bedingungen für Bauarbeiten auf belasteten Standorten fest:

Belastete Standorte dürfen durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen nur verändert werden, wenn:

- a. sie nicht sanierungsbedürftig sind und durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden; oder*
- b. ihre spätere Sanierung durch das Vorhaben nicht wesentlich erschwert wird oder sie, soweit sie durch das Vorhaben verändert werden, gleichzeitig saniert werden.*

Der Pfeiler 5 befindet sich ausschliesslich in der unteren Zone der Deponie und damit ausserhalb des Perimeters der vom Staatsrat im Februar 2019 bevorzugten Sanierungsvariante. Das Auflage-dossier enthält ein Dokument (<https://www.fr.ch/document/429101>), mit dem die Einhaltung der AltIV bescheinigt wird und das zu folgendem Schluss kommt: «Laut dem geplanten Sanierungskonzept für die Deponie La Pila ist die untere Zone (d. h. die Zone, in der der Pfeiler P5 zu stehen kommen soll) nicht sanierungsbedürftig. Mit den im Rahmen des Projekts geplanten Aushubarbeiten kann darüber hinaus die Gesamtheit des verunreinigten Materials (Aufschüttungen, Geschiebe, beeinträchtigte Molasse) fachgerecht entsorgt werden.»

Sollte später trotzdem eine Sanierung durchgeführt werden, könnte der Schacht, der den Pfeiler P5 schützt, mit der Sanierung rückgebaut werden. Die Baupiste, der Kranstandort und das Lager werden nach der Beendigung der Arbeiten entfernt werden und stellen somit für eine zukünftige Sanierung kein Hindernis dar.

Weil keine Sanierung erforderlich ist und das Projekt keine Sanierung erforderlich macht, ist Artikel 3 Abs. a AltIV eingehalten.

Da der Sektor des Pfeilers P5 mit der Verwirklichung des Schachts durch die Aushubarbeiten lokal saniert wird und der Pfeiler eine zukünftige Sanierung nicht erschwert, sind die Bedingungen von Absatz b dieses Artikels faktisch erfüllt.

Der Pfahl P6 befindet sich am äusseren Rand der oberen Zone und somit in einem Sektor mit nur gering belastetem Material. Der Aushub ist sehr begrenzt und im Strassenprojekt vorgesehen. Im oben erwähnten Konformitätsbericht heisst es hierzu: «Für die Errichtung in der Molasse des Pfeilers P6 ist ein Aushub bis zu einer Tiefe von ca. 3 m geplant, um den Pfeiler nicht in beeinträchtiger Molasse zu fundieren. Ein leichter Versatz des Pfeilers nach Westen vermeidet das Auftreffen auf das in Bohrung F-P6.2 gefundene Deponiematerial.

Das auf Höhe der bestehenden Strasse, auf der der Pfeiler gebaut wird, angetroffene Aufschüttungsmaterial ist vom Typ Bv mit wenigen anthropogenen Elementen. Es besteht kein Risiko einer weiteren Verschmutzung im Zusammenhang mit dem Bau des Pfeilerfundaments. Das überschüssige Material kann für die Neugestaltung des Geländes beim Pfeiler vor Ort verbleiben (Verwertung von Bv-Material, das für einen belasteten Standort, der im Kataster verbleibt, zugelassen ist).»

Mit anderen Worten: Das Strassenprojekt Marly–Matran erfordert keine zusätzliche Sanierung der ehemaligen Deponie und wird die Sanierung nicht wesentlich behindern.

Das Brückenprojekt hat somit, abgesehen von den Baustelleneinrichtungen und den Baupisten, keine Wechselwirkung mit dem Projekt für die Sanierung der Deponie La Pila. Um die Schnittstellen zu definieren und um sicherzustellen, dass das Brückenprojekt unabhängig von der Sanierung der ehemaligen Deponie durchgeführt werden kann, wurden vom Tiefbauamt (TBA) Koordinierungssitzungen mit dem Konsortium La Pila und den betroffenen kantonalen Stellen organisiert.

Obwohl die untere Zone der ehemaligen Deponie nicht zum Perimeter des Sanierungsprojekts gehört, wird erwartet, dass bei den Aushubarbeiten für die Brückenpfeiler Abfälle aller Art ausgehoben werden. Um neue Verschmutzungen zu vermeiden, die durch den Bau der Brücke entstehen könnten, wurden spezialisierte Büros beauftragt. Auf dieser Grundlage legte die Jury des Brückenwettbewerbs fest, dass die Fundamente der Pfeiler durch entsprechende Schächte vollständig abgedichtet werden müssen.

Diese nachhaltige Lösung:

- > ermöglicht einen punktuellen Aushub, der das Volumen des entnommenen Materials minimiert;
- > verhindert neue Abflüsse von verschmutztem Material in der Deponiebasis;
- > schützt die Fundamente der Brückenpfeiler vor aggressiven Substanzen;
- > ermöglicht einen guten Zugang für den Unterhalt des Bauwerks.

Auch die Entsorgung und Behandlung der Materialien wurde entsprechend der angetroffenen Abfallarten festgelegt. Der geologische Bericht, der Teil des Auflagedossiers ist, beschreibt diese Elemente im Detail.

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Deponie La Pila ist mit Mehrkosten von 50 Millionen Franken zu rechnen (Schätzung basierend auf den in der Antwort des Staatsrats vom 12. Februar 2019 präsentierten Varianten für die Sanierung der Deponie La Pila). Sind die Mehrkosten für diese Sanierung inzwischen genauer beziffert worden? Wer wird für sie aufkommen?

Wie oben erläutert, werden keine Mehrkosten für das Sanierungsprojekt für die ehemalige Deponie entstehen, da das Strassenprojekt keinen zusätzlichen Sanierungsbedarf erzeugt und die vom Staatsrat bevorzugte Sanierungsvariante nicht in Frage stellt. Die Kosten für Massnahmen, die nicht zur Sanierung des belasteten Standortes erforderlich sind, sondern eine Folge des Bauvorhabens sind, trägt der Bauherr. Aus diesem Grund sind die Kosten für den Aushub, die Entsorgung und die Behandlung des beim Bau der Brücke entstehenden Abfalls im Budget für das generelle Projekt Marly–Matran enthalten.

Warum hat der Staatsrat über die RUBD das mit der Sanierung der Deponie La Pila beauftragte Konsortium (Stadt Freiburg und Staat Freiburg über die ILFD) aufgefordert, alles zu tun, um die Variante 2 umzusetzen (Variante, die gewählt wurde, weil die Kosten dafür tiefer sind als die der Maximalvariante), während die RUBD gleichzeitig das Strassenprojekt Marly–Matran in Angriff nimmt, das mit den beiden Pfeilern (P5 und P6) der Hauterive-Brücke, die in der Deponie vorgesehen sind, diese Absicht in Frage stellt?

Wie bereits erwähnt, wird die Variante 2 durch das Strassenprojekt nicht in Frage gestellt.

Erdverlegung der Hochspannungsleitung

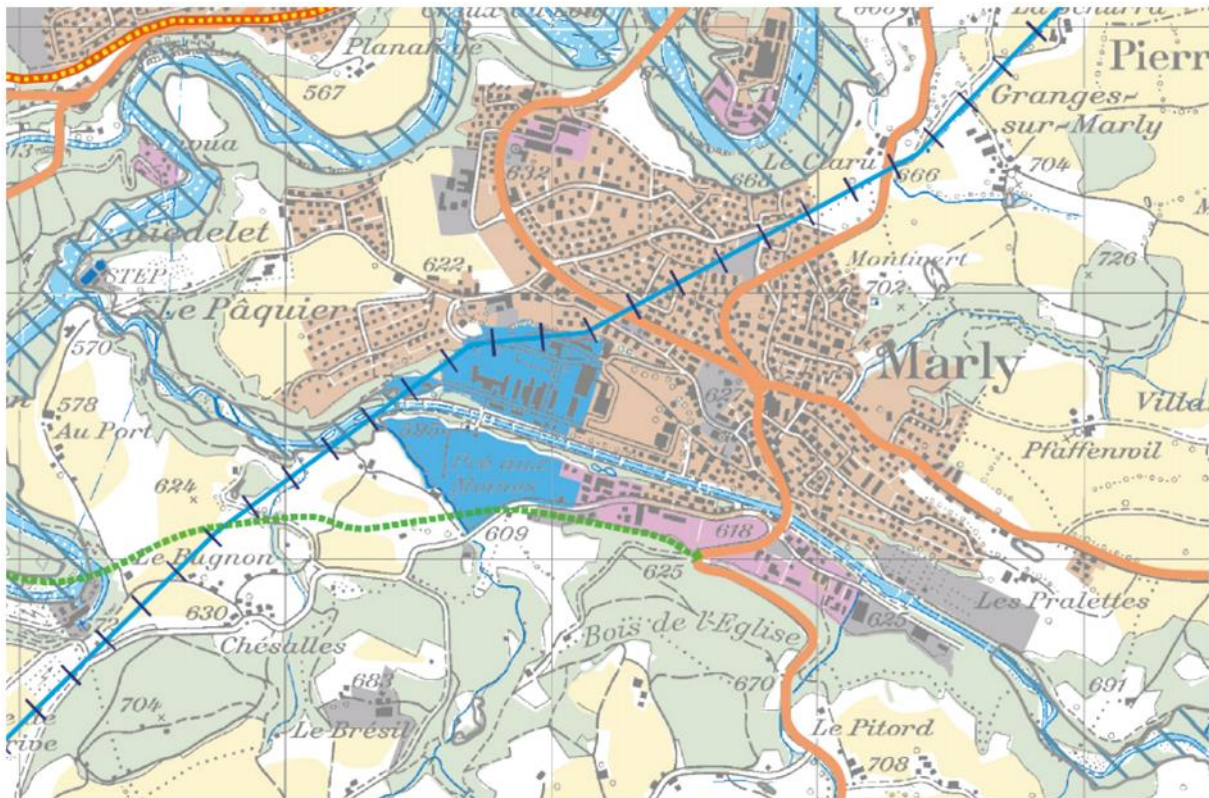
Wegen der Hauterive-Brücke wird es notwendig sein, die Hochspannungsleitung (60 kV) von Groupe E in den Untergrund zu verlegen. Wurden die Kosten für die Erdverlegung dieser Leitung geschätzt? Wer wird für sie aufkommen?

Die Kosten für die Erdverlegung der Hochspannungsleitungen wurden geschätzt und werden in das Globalbudget des Projekts aufgenommen. Vor der Durchführung der Arbeiten wird eine Finanzierungsvereinbarung mit Groupe E unterzeichnet werden. Die Erdverlegung dieser Stromleitung ist auch ein landschaftlicher und ökologischer Gewinn für diesen Sektor der Saane, der als Auengebiet von nationaler Bedeutung gilt.

Arbeitszone Pré-aux-Moines

Was waren die Pläne des Kantons, als er die Grundstücke bei Pré-aux-Moines in Marly kaufte? Und welche Pläne hat er heute?

Vorab sei daran erinnert, dass der Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines» einer der 9 strategischen Sektoren des Kantons Freiburg für die Entwicklung von Arbeitszonen und als solcher Gegenstand eines vom Bundesrat genehmigten Projektblatts (P0103) des kantonalen Richtplans ist (Stand der Koordination: Festsetzung). Die Entwicklung der unbebauten Arbeitszone war von Beginn weg mit der Fertigstellung der Strassenverbindung Marly–Matran verbunden. Diese Anforderung ist in den Vorschriften zur 2012 genehmigten Ortsplanung der Gemeinde Marly enthalten.



Auszug aus dem Projektblatt P0103
Im März 2017 genehmigte der Grosse Rat

den Kauf der Elanco-Grundstücke in Saint-Aubin und Marly. Diese Transaktion war Teil der aktiven Bodenpolitik des Staats Freiburg und verfolgte das Ziel, neue Arbeitsplätze im Kanton zu schaffen sowie seine Wirtschaft und Attraktivität zu stärken.

Das Interesse des Kantons lag damals und liegt auch heute noch im aktuellen Kontext der Lage von Marly in der Freiburger Agglomeration und in der Perspektive einer Stärkung des Kantonszentrums. Der Sektor Pré-aux-Moines hat in der Agglomeration Freiburg eines der grössten Potenziale für Arbeitszonen. Wie alle strategischen Sektoren befindet er sich in einem Schwerpunktgebiet für Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum. Der Sektor muss zudem über eine gute Anbindung an das Strassennetz und die öffentlichen Verkehrsmittel verfügen. Der kantonale Richtplan, der im Oktober 2018 vom Staatsrat verabschiedet und im Mai 2019 vom Bundesrat genehmigt wurde, bezeichnet Pré-aux-Moines als strategischen Sektor, der das Marly Innovation Center (MIC) und das ehemalige Elanco-Gelände umfasst. Damit gehört dieser Standort zu den Standorten mit der grössten Bedeutung für die Entwicklung von Arbeitszonen im Kanton.

Mit diesen Parzellen erfüllt der Kanton die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG), das eine geordnetere Siedlungsentwicklung als bisher fordert, neue Anforderungen an die Erschliessung von Bauzonen stellt und eine Optimierung der Nutzung bestehender Zonen vor der Schaffung neuer Zonen verlangt. Längerfristig ermöglichen sie die Bereitstellung von unbebauten Grundstücken, sei es für die Ansiedlung neuer Unternehmen oder für die Erweiterung von im Kanton bereits ansässigen Unternehmen.

Die Grundstücke von Marly haben eine Gesamtfläche von 149 695 m² und befinden sich in der Arbeitszone, doch gelten Einschränkungen: Bis zur Verwirklichung der Strassenverbindung Marly–Matran ist keine Überbauung zulässig. Sie werden gegenwärtig von der kantonalen Anstalt für die aktive Bodenpolitik verwaltet. Sie bieten den Raum für Überlegungen zur Entwicklung eines nachhaltigen Industriegebiets, das mit dem Leben der benachbarten Quartiere verbunden ist und die sozialen und kulturellen Dimensionen berücksichtigt, die einem urbanen Gebiet eigen sind. Demnächst werden erste Überlegungen, deren Form noch festzulegen ist, aufgenommen werden, um zu gegebener Zeit auf eine Entwicklungsstrategie zurückgreifen und die rasche und hochwertige Entwicklung dieser Grundstücke bei Inbetriebnahme der Strassenverbindung Marly–Matran vorwegnehmen zu können.

Hat der Kanton, bevor er in den Kauf dieser Grundstücke investierte, ein Szenario ohne Bau der Strasse vorgesehen? Was würde in diesem Fall mit den Grundstücken passieren?

Die Grundstücke in Marly liegen in einer Arbeitszone, deren Entwicklung jedoch von der Verwirklichung der Strassenverbindung Marly–Matran abhängig ist. Sollte das Projekt Marly–Matran nicht zustande kommen, müssten Überlegungen für eine alternative Nutzung der Grundstücke beim Standort Pré-aux-Moines angestellt werden.

Landkompensation

Wurde darüber nachgedacht, wie die Auswirkungen der Strasse Marly–Matran auf die landwirtschaftlichen Flächen und die Lebensfähigkeit der betroffenen Betriebe begrenzt werden können?

Die Linienführung und das Längenprofil der zukünftigen Strasse wurden mit dem Ziel festgelegt, die Höhe der Aufschüttungen und die Tiefe der Geländeeinschnitte zu optimieren und so die Erdbewegungen und Landabtretungen zu minimieren.

Die Lebensfähigkeit der betroffenen Landwirtschaftsbetriebe wurde im Rahmen der Vorstudie zur vereinfachten Güterzusammenlegung (VGZ) analysiert, die vom Initiativkomitee der Landwirtinnen und Landwirte, die im Sektor Land besitzen und bewirtschaften, in Auftrag gegeben worden war.

Die Studie, die auch im Auflagedossier zu finden ist, kommt zum Schluss, dass die innerhalb des Perimeters gelegenen Grundstücke lebensfähig bleiben sollten, auch wenn nicht alle negativen Begleiterscheinungen vermieden werden können, insbesondere für bestimmte Betriebsgemeinschaften, die sich in grösserer Entfernung von einigen ihrer Grundstücke befinden werden. Mit der Parzellenumlegungen wird es mit anderen Worten möglich sein, die Auswirkungen der neuen Strassenverbindung Marly–Matran zufriedenstellend zu kompensieren.

Gibt es eine Garantie, dass der Fruchtfolgeflächen-Mindestumfang des Kantons Freiburg ausreicht, um die Strasse Marly–Matran zu kompensieren?

Es sei daran erinnert, dass der kantonale Mindestumfang für Fruchtfolgeflächen (FFF) 35 800 ha beträgt, während der Kanton derzeit über 36 330 ha und somit über eine Reserve von 503 ha verfügt. Da es sich um ein kantonales Projekt handelt, werden die definitiv beanspruchten FFF (ca. 2,2 ha) ohne Zwangskompensation durch die kantonale Reserve ausgeglichen werden. Die zur Schaffung der Baustellenzufahrt vorübergehend beanspruchten FFF (ca. 2,5 ha) werden je nach Schadensausmass entweder wiederhergestellt oder durch die kantonale Reserve ausgeglichen werden.

Verfügt der Kanton über genügend Land sowie finanzielle und technische Ressourcen, um Böden der Qualität A wiederherzustellen?

Wie in der Antwort auf die vorherige Frage angegeben, ist keine Kompensation nötig.

Wenn nicht, wurden bereits Vereinbarungen mit anderen Kantonen getroffen, um eine ausreichende Kompensation sicherzustellen?

Da die FFF-Reserve ausreicht, muss kein Ausgleich in anderen Kantonen gefunden werden.

Trassevarianten

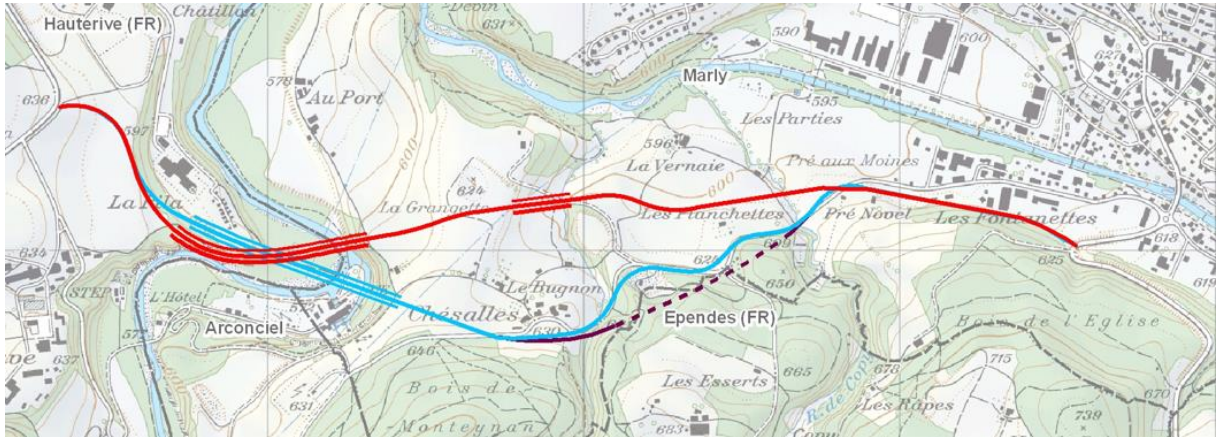
Welche alternativen Streckenführungen und Standorte für die Verbindung Marly–Matran wurden untersucht?

Warum wurden nicht Alternativen gewählt, die günstiger sind und weniger belasten?

Für den Abschnitt zwischen der Überquerung der Saane und der aktuellen Sammelstelle von Marly wurden drei alternative Linienführungen untersucht und analysiert (siehe Abbildung unten):

1. offene Streckenführung (rot);
2. Ausbau der Route de Chésalles (blau);
3. Tunnel (violett).

Die Geometrie dieser Trassees wurde entsprechend den vorhandenen Zwängen, dem Ziel der Optimierung der Erdbewegungen und den ersten Gutachten der betroffenen kantonalen Dienststellen festgelegt.



Die Varianten wurden der Projektoberleitung vorgestellt, die sie anhand der folgenden Kriterien verglich:

- > Leistung der Strasse (Komfort und Fahrzeit);
- > Langsamverkehr;
- > Anschluss der bestehenden Strassen (private Anschlüsse, Arconciel, Petit Ependes);
- > Umwelt (Wälder, Lärm, Gewässerschutz, Natur, Landschaft, Naturgüter);
- > Landwirtschaft, Fruchtfolgeflächen, Landerwerb (Güterzusammenlegungen);
- > Kosten.

Die COPIL hat die Gewichtung dieser Kriterien festgelegt und darauf die drei Varianten benotet. Die Variante 1 «**Offene Streckenführung**» erhielt die meisten Punkte und wurde deshalb dem Staatsrat vorgeschlagen, der diese Empfehlung am 21. Februar 2017 validierte.

Brückenvarianten

Die Hauterive-Brücke wird mit ihrer Länge von 798 m nach der Poyabrücke die zweitlängste Brücke auf dem Kantonsstrassennetz sein. Welche Kriterien der Multikriterienanalyse waren ausschlaggebend bei der Empfehlung der Projektoberleitung (COPIL) für die Hauterive-Brücke-Variante? Wer hat diese Kriterien definiert?

Die Wahl der beiden Brücken ist das Ergebnis von zwei einstufigen Projektwettbewerben, die in zwei separaten offenen Verfahren gemäss SIA-Ordnung 142 durchgeführt wurden. Die Ergebnisse wurden am 4. März 2020 in einer Medienmitteilung veröffentlicht, parallel zur Vernissage der Ausstellung aller Projekte, die nachfolgend der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Die Ergebnisse der beiden Wettbewerbe waren Gegenstand von zwei Jury-Berichten, die seit dem 4. März 2020 auf der Website des TBA eingesehen werden können:

<https://www.fr.ch/de/rubd/tba/news/neue-strassenverbindung-marly-matran>

Die Bewertungskriterien der Jury lauteten wie folgt (Seite 9 der beiden Berichte):

- > Einhaltung des Pflichtenhefts: Programm, Ziele, Zwänge;
- > Integration des Projekts in die Landschaft;

- > Integration des Projekts in seine unmittelbare Umgebung (Behandlung der Umgebung der Achse, Widerlager, Flügelmauern, Böschungen usw.);
- > die Qualität der bautechnischen Gestaltung und ihre Angemessenheit im Hinblick auf den architektonischen Ausdruck;
- > Lösungen, Mittel, Durchführbarkeit und Berücksichtigung der Zwänge und technischen Anforderungen an die vorhandenen Infrastrukturen und Einrichtungen während der Bauphase;
- > allgemeine Wirtschaftlichkeit des Projekts (Bau, Betrieb, Dauerhaftigkeit und betrieblicher Unterhalt, Landabtretungen usw.).

Wie viele Punkte erhielten die verschiedenen Brückenvarianten? Welche Brückenvarianten wurden nicht ausgewählt?

Die Jury benotete die Wettbewerbsprojekte nicht, sondern beurteilte sie nach den vorgegebenen Kriterien. Die Eliminierung der Projekte erfolgte in drei Bewertungsrunden; die verbleibenden Projekte wurden dann im Rahmen einer abschliessenden Bewertung eingestuft. Der gesamte Wettbewerbsprozess ist in den Jury-Berichten dokumentiert.

4. Mai 2021