



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Jean-Daniel Wicht
Starkes Kantonszentrum

2013-CE-31 [QA 3139.13]

I. Anfrage

In der Presse fordern die politischen Parteien, Politikerinnen und Politiker, Bürgerinnen und Bürger regelmässig die Schaffung eines starken Kantonszentrums. Anscheinend liegt für die meisten von ihnen die Lösung in einer umfassenden Fusion der Gemeinden Grossfreiburgs. Die diesbezüglichen Meinungen der Bevölkerung und der Gemeindevertreterinnen und -vertreter gehen weit auseinander. Meiner Meinung nach führt eine rein politische Fusion nicht unbedingt zur Stärkung einer Region, sofern hinter diesem Willen nicht auch eine gesellschaftliche Absicht, visionäre Ideen und Zielsetzungen stehen. Dennoch ist zu bedenken, dass es im Bereich Raumplanung für unser Kantonszentrum ein ehrgeiziges Entwicklungsprojekt gibt, dessen Kern eine politische Einheit ist, nämlich die Agglomeration.

Ich bitte den Staatsrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Staatsrat – abgesehen von der Fusion – Vorschläge, Zukunftspläne, um unser Kantonszentrum zu stärken?
2. Ist er bereit, die Agglomeration mit den für die Schaffung eines starken Kantonszentrums notwendigen Infrastrukturen auszurüsten?
3. Ist er bereit, die Bewilligungsverfahren der Pläne zu beschleunigen, um den Agglomerationsgemeinden möglichst rasch die im Sinne des Richtplans der Agglomeration geänderten Ortsplanungen zur Verfügung zu stellen?
4. Ist der Staatsrat bereit, sich für die grossen Agglomerationsprojekte (Abdeckung der Autobahn bei Chamblieux, Änderung der Autobahnanschlüsse von Grossfreiburg, Bau eines neuen SBB-Bahnhofs in Givisiez) starkzumachen?
5. Muss der Staatsrat nicht breit angelegte Studien in Auftrag geben, um günstige Zufahrtsmöglichkeiten zu den in Grossfreiburg bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen zu schaffen, vor allem für den Schwertransport, aber auch für den Schienentransport, der aufgrund der schlechten Zeitfenster, die von den SBB zugeteilt wurden, nicht voll genutzt wird?
6. Ist der Staatsrat bereit, die Gemeinden, die in der Landwirtschaftszone von Grossfreiburg strategischen Boden kaufen möchten, zu unterstützen, um für spätere Generationen Bodenreserven zu erhalten?
7. Muss der Staatsrat nicht rasch und energisch Massnahmen einleiten, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, indem er den Bau von P+R-Anlagen begleitet von einer echten Anreizpolitik zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel realisiert oder unterstützt?
8. Muss der Kanton – ohne dass er die Autonomie der Gemeinden antastet – nicht als Motor für das von ihm gewollte starke Kantonszentrum fungieren?
9. Ist der Staatsrat bereit, einen runden Tisch mit den Mitgliedern des Grossen Rats, den Gemeinderätinnen und -räten, den Vertretern der Berufsverbände und den Bürgerinnen und

Bürgern der betroffenen Gemeinden einzuberufen, um sich Gedanken über die Vision eines starken Kantonszentrums und die materiellen und zeitlichen Vorgaben zur Erreichung der festgelegten Ziele zu machen?

25. März 2013

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat kann die Fragen wie folgt beantworten:

1. *Hat der Staatsrat – abgesehen von der Fusion – Vorschläge, Zukunftspläne, um unser Kantonszentrum zu stärken?*

In seiner Antwort auf die Anfrage Didier Castella / Markus Ith, «Gemeindezusammenschlüsse – Wo stehen wir? Wo wollen wir hin?», hatte der Staatsrat bereits Gelegenheit, diese Frage zu beantworten. Er wies darauf hin, dass der institutionelle Aspekt bzw. die Förderungsmassnahmen zu den Gemeindezusammenschlüssen nur einen Teil der Unterstützung darstellt, die die Regierung der Förderung des Kantonszentrums zukommen lässt. Die Berücksichtigung der Agglomeration in der Raumplanung (s. beispielsweise Punkt 4.1 des Regierungsprogramms für die Legislaturperiode 2012–2016), die Wirtschaftsförderung und die Verdichtung des öffentlichen Verkehrsangebots (Punkt 4.2) tragen ebenfalls dazu bei, das Kantonszentrum zu stärken. Dieses Ziel, das für die Regierung nach wie vor Priorität hat und bereits im Programm der letzten Legislaturperiode festgeschrieben war (s. Herausforderung Nr. 3 des Regierungsprogramms für die Legislaturperiode 2007–2011) ist mit der Konstituierung der Agglomeration Freiburg umgesetzt worden. Weitere vom Staatsrat unterstützte Projekte wie das Poyaprojekt, blueFACTORY, die Sportstätte und die neue Bahnhaltestelle im St.-Leonhard-Quartier, die aktive Bodenpolitik sowie der Gebäudeerwerb und -bau, namentlich zu Ausbildungszwecken, veranschaulichen, wie aktuell die Idee eines starken Kantonszentrums ist. Es bleibt daher eine wichtige Herausforderung für den Staatsrat.

2. *Ist er bereit, die Agglomeration mit den für die Schaffung eines starken Kantonszentrums notwendigen Infrastrukturen auszurüsten?*

Der Staatsrat ist bereit, die Agglomeration im Rahmen seiner Möglichkeiten und soweit dies notwendig ist zu unterstützen. Er weist jedoch darauf hin, dass die Agglomeration eine selbstständige öffentlich-rechtliche Körperschaft ist und es ihr daher obliegt, die interkommunale Zusammenarbeit in mehreren Tätigkeitsbereichen – darunter Raumplanung, Mobilität und Umweltschutz – zu konkretisieren. Gleichwohl zeigen die in der Antwort auf die 1. Frage genannten Beispiele, dass sich die Regierung für ein starkes Kantonszentrum einsetzt sowie Massnahmen und Projekte unterstützt, die der Stärkung des Kantonszentrums dienen. Im Weiteren fördert er die Ausarbeitung eines gemeinsamen Entwicklungsprojekts durch die betroffenen Gemeinden und bündelt die Kräfte und Mittel zugunsten dieser Entwicklung.

Darüber hinaus kann der Kanton unter gewissen Bedingungen um finanzielle Unterstützung für bestimmte Investitionen angefragt werden.

3. *Ist er bereit, die Bewilligungsverfahren der Pläne zu beschleunigen, um den Agglomerationsgemeinden möglichst rasch die im Sinne des Richtplans der Agglomeration geänderten Ortsplanungen zur Verfügung zu stellen?*

Der Staatsrat erinnert daran, dass das Verfahren zur Genehmigung der Ortspläne (OP) im Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) vom 2. Dezember 2008 geregelt ist. Es handelt sich daher vor allem um eine Zuständigkeit des Grossen Rats.

Das RPBG setzt den Gemeinden eine Frist von fünf Jahren ab seinem Inkrafttreten per 1. Januar 2010, um ihre OP an das kantonale Recht anzupassen. Die Gemeinden der Agglomeration Freiburg unterstehen keiner spezifischen Frist, um ihre OP dem Richtplan der Agglomeration anzupassen. Diese Anpassung erfolgt demzufolge mit der allgemeinen OP-Revision bzw. -Änderung. Die vom RPBG festgelegte Frist von fünf Jahren bedeutet, dass die meisten Gemeinden der Agglomeration Freiburg bis Ende 2014 über einen OP verfügen werden, der mit dem neuen RPBG und dem Richtplan der Agglomeration übereinstimmt.

Die Regierung möchte weiter betonen, dass die OP komplexe Dossiers sind, die regelmässig Gegenstand zahlreicher Einsprachen sind. Eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens hätte keinen bedeutenden Einfluss auf den für den gesamten Revisionsprozess eines OP erforderlichen Zeitaufwand.

4. *Ist der Staatsrat bereit, sich für die grossen Agglomerationsprojekte (Abdeckung der Autobahn bei Chamblieux, Änderung der Autobahnanschlüsse von Grossfreiburg, Bau eines neuen SBB-Bahnhofs in Givisiez) starkzumachen?*

Der Staatsrat setzt sich nicht nur entschlossen beim Bund für mehrere Infrastrukturdossiers ein, sondern trägt selber auch zur Realisierung von grossen Projekten in der Agglomeration bei.

Poyabrücke

Der Kanton Freiburg finanziert die Poyabrücke als Bauherr mit, während das Tiefbauamt (TBA) die Arbeiten, die im Herbst 2014 fertig sein werden, leitet. Die Brücke entlastet die Stadt vom Durchgangsverkehr, gibt dem öffentlichen Verkehr, den Fussgängern und Radfahrern den Vorrang und schützt Kulturgüter von nationaler Bedeutung, darunter die St.-Niklaus-Kathedrale. Sie trägt zur wirtschaftlichen Entwicklung von Grossfreiburg bei und gewährleistet eine nachhaltige Mobilität.

Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist sich der Probleme des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum bewusst und hat dessen Sanierung beschlossen. Für die Änderung wird eine Projektorganisation ins Leben gerufen. Der Kanton, die Agglomeration und die Stadt Freiburg sind im Steuerungsausschuss vertreten und können sich somit in das Projekt einbringen.

Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez

Das Amt für Mobilität (MobA) hat eine Grundlagenstudie zur Aufhebung des Bahnübergangs in Givisiez und den Bau einer neuen Strasse durch die Industriezone im Westen von Givisiez durchgeführt. Die Realisierung dieses Projektes würde eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Achse Givisiez–Belfaux Richtung Payerne bringen. Von den 26 Projekten

für Umfahrungsstrassen, die vom MobA geprüft wurden, gehört dieses Projekt zu denen, die eine gute Kostenwirksamkeit aufweisen.

Abdeckung der Autobahn A12 bei Chamblieux

Das Projekt zur Abdeckung der Autobahn auf der Höhe von Chamblieux verursacht Kosten von geschätzten 75 Millionen Franken (Bau und Unterhalt) und liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Das ASTRA hat sich bereit erklärt, Lärmschutzwände zu bauen und mit 33 Millionen Franken einen etwas höheren Betrag, als er für diese Infrastruktur berechnet wurde, auszugeben. Der Kanton Freiburg ist nicht involviert und es gibt keine gesetzliche Grundlage für eine finanzielle Beteiligung des Kantons an ein solches, nicht budgetiertes Projekt. Die Regierung ist jedoch bereit, die betroffenen Gemeinden Givisiez, Granges-Paccot und Freiburg auch weiterhin bei ihren Gesprächen und Verhandlungen mit dem Bund zu unterstützen.

Neue SBB-Haltestelle St-Léonard

Der Kanton Freiburg hat die Planung und den Bau der neuen SBB-Haltestelle St-Léonard, die er mitfinanziert und die im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden soll, aufgelegt. Die neue Haltestelle bildet einen neuen Verkehrsknotenpunkt in einem Gebiet, in dem sich viele Sportanlagen, Einkaufsmöglichkeiten, Wohnhäuser und Arbeitsplätze befinden. Von der Haltestelle, die von der RER Fribourg/Freiburg bedient werden wird, ist der Bahnhof Freiburg in 3 Minuten und der Bahnhof Düdingen in 5 Minuten erreichbar.

Bau eines neuen SBB-Bahnhofs in Givisiez

Der Staatsrat hat ein Abkommen für das Vorprojekt betreffend die Verlegung und den Bau eines neuen SBB-Bahnhofs in Givisiez unterzeichnet. Die Studien, die vom Kanton mitfinanziert werden, sind bereits weit fortgeschritten. Die Erstellung dieses Bahnhofs ist für die Einführung des Halbstundentakts auf der Linie Freiburg–Yverdon und Freiburg–Murten, wie ihn der Staatsrat wünscht, unabdingbar.

5. *Muss der Staatsrat nicht breit angelegte Studien in Auftrag geben, um günstige Zufahrtsmöglichkeiten zu den in Grossfreiburg bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen zu schaffen, vor allem für den Schwertransport, aber auch für den Schienentransport, der aufgrund der schlechten Zeitfenster, die von den SBB zugeteilt wurden, nicht voll genutzt wird?*

Die Stadt und der Kanton Freiburg haben das Gelände der ehemaligen Brauerei Cardinal übernommen. Im Rahmen des Projekts blueFACTORY wurde im Herbst 2012 unter der Leitung des kantonalen Amtes für Mobilität und in Partnerschaft mit dem entsprechenden Amt der Stadt eine Mobilitätsstudie (Strassenverkehr, öffentlicher Transport und Langsamverkehr) zwischen dem Bahnhof Freiburg, Cardinal und der Pérolles-Ebene lanciert.

In den Industriezonen gibt es private Eisenbahnabzweiger zu den Bahnhöfen von Givisiez, Düdingen, Schmitten und Grolley, die zwei- bis dreimal täglich zum Abstellen und Wegfahren von Waggons benutzt werden. Die Güterwagen können auch im Bahnhof Freiburg beladen werden; die privaten Abzweiger wurden jedoch abgerissen oder stillgelegt (Cardinal und Zeughaus).

Eine Bundesverordnung garantiert im Übrigen den Zugang der Güterzüge zum Eisenbahnnetz und bei allen Planungsstudien wurden Bahntrassen (Kapazitäten) für eine angemessene Erschliessung der ans Eisenbahnnetz angeschlossenen Industriezonen reserviert.

Der Bundesrat hat eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienenverkehrs auf dem gesamten Gebiet der Schweiz vorgelegt. Ein Entwurf des Bundesgesetzes über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen ist derzeit in Vernehmlassung.

6. *Ist der Staatsrat bereit, die Gemeinden, die in der Landwirtschaftszone von Grossfreiburg strategischen Boden kaufen möchten, zu unterstützen, um für spätere Generationen Bodenreserven zu erhalten?*

Der Erwerb von landwirtschaftlichen Grundstücken durch das Gemeinwesen birgt angesichts des grossen Wertunterschieds zwischen Landwirtschaftszone und Bauzone wesentliche Nachteile. Der Kauf von Grundstücken in der Landwirtschaftszone wird vom Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht vom 4. Oktober 1991 (BGBB) geregelt. Artikel 65 BGBB sieht vor, dass der Erwerb durch das Gemeinwesen zu bewilligen ist, wenn er: a) zur Erfüllung einer nach Plänen des Raumplanungsrechts vorgesehenen öffentlichen Aufgabe benötigt wird; b) als Realersatz bei Erstellung eines nach Plänen des Raumplanungsrechts vorgesehenen Werks dient und ein eidgenössisches oder kantonales Recht die Leistung von Realersatz vorschreibt oder erlaubt.

Die Bildung von Bodenreserven ist daher mit dem BGBB nicht vereinbar, da sie die Bodenspekulation in hohem Mass fördert und die Bauern dadurch hindert, ihre Betriebe zu vergrössern und Eigentümer ihres wichtigsten Arbeitsmittels zu werden.

7. *Muss der Staatsrat nicht rasch und energisch Massnahmen einleiten, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, indem er den Bau von P+R-Anlagen begleitet von einer echten Anreizpolitik zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel realisiert oder unterstützt?*

Der Staatsrat hat bereits griffige Massnahmen getroffen, um den öffentlichen Verkehr zu fördern. Es wurden und werden bedeutende Mittel investiert, um den ÖV im Kanton Freiburg attraktiver zu machen. Dazu gehört vor allem die schrittweise Einführung der RER Fribourg|Freiburg mit dem Halbstunden-Taktfahrplan auf sämtlichen regionalen Eisenbahnlinien, die den Hauptort verbinden. Von diesem Projekt, das die Freiburger Regierung initiiert hat, sind mehrere Gemeinden in Grossfreiburg betroffen. Es wurden zahlreiche Buslinien ausgebaut und der Kanton unterstützt die Agglomeration bei der Verwirklichung des öffentlichen Verkehrsangebots.

Die Freiburger Regierung ist der Begründer des im Dezember 2006 eingeführten Freiburger Tarifverbands. Frimobil hat die bis dahin im Kanton geltenden Tarife vereinheitlicht und vereinfacht. Die bestehenden Fahrausweise wurden in ihrem Gültigkeitsperimeter ersetzt. Die Einführung von Frimobil hat für die Fahrgäste im Allgemeinen eine Preissenkung gebracht. Die öffentliche Hand hat den dadurch verursachten Einnahmerückgang kompensiert.

In Grossfreiburg gibt es zahlreiche P+R-Parkplätze: die SBB-Parkplätze bei den Bahnhöfen von Belfaux SBB, Freiburg, Matran, Rosé, Düdingen, Schmitten, Grolley sowie die von der Agglomeration eingerichteten Anlagen Givisiez (route de la Chassotte), Schönberg (route de la Heitera), Le Guintzet, St. Leonhard, Bourguillon, Villars-sur-Glâne (La Grange), Marly (route de Corbaroche) und Rosé (route de Rosé).

Diese Einrichtungen und ganz allgemein die Verdichtung des öffentlichen Verkehrsnetzes sind Teil der Politik des Staatsrats, der die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die

öffentlichen Verkehrsmittel fördern will. Dieses Ziel ist im Agglomerationsprogramm und im Richtplan der Agglomeration verankert.

8. *Muss der Kanton – ohne dass er die Autonomie der Gemeinden antastet – nicht als Motor für das von ihm gewollte starke Kantonszentrum fungieren?*

Die Stärkung des Kantonszentrums hängt zum grossen Teil von den konzertierten Aktionen der institutionellen Akteure ab, das heisst vom Kanton, von den Gemeinden und von der Agglomeration Freiburg. Die Massnahmen im Bereich lokaler und regionaler Raumplanung gehören in die Zuständigkeit der Gemeinden und der Agglomeration. Der Kanton leistet Unterstützung und arbeitet bei der Umsetzung dieser Massnahmen mit. Die meisten der oben aufgeführten Beispiele zeigen jedoch, dass der Kanton im Rahmen seines Zuständigkeitsbereichs Voraussetzungen schafft, die der Stärkung des Kantonszentrums förderlich sind.

9. *Ist der Staatsrat bereit, einen runden Tisch mit den Mitgliedern des Grossen Rats, den Gemeinderätinnen und -räten, den Vertretern der Berufsverbände und den Bürgerinnen und Bürgern der betroffenen Gemeinden einzuberufen, um sich Gedanken über die Vision eines starken Kantonszentrums und die materiellen und zeitlichen Vorgaben zur Erreichung der festgelegten Ziele zu machen?*

Der Staatsrat ist der Meinung, dass sich die Überlegungen zum Kantonszentrum rund um die Agglomeration Freiburg drehen müssen, da diese der wichtigste institutionelle Akteur ist. Der Staatsrat unterstützt alle Initiativen, die die Kohäsion und die Legitimität eines starken Kantonszentrums fördern.

20. August 2013