



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Ghielmini Krayenbühl Paola / Marmier Bruno

2017-CE-204

Sanierung der Brücke über die Eisenbahngleise bei der Route de la Fonderie in Freiburg: Rückstand gegenüber dem Zeitplan

I. Anfrage

Im März 2016 legte der Staatsrat die Arbeiten für die vollständige Sanierung der Brücke über die Eisenbahngleise bei der Route de la Fonderie in Freiburg öffentlich auf. In diesem Zusammenhang gab er in der Zeitung *La Liberté* bekannt, dass er das Vergabeverfahren Ende 2016 starten und dem Grossen Rat vor dem Sommer 2017 die nötigen Kreditbegehren unterbreiten wolle, um die Bauarbeiten im Herbst 2017 beginnen zu können.

Es sei daran erinnert, dass diese Sanierung ein wesentliches Element für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raum Grossfreiburg ist. Denn nach der Sanierung der Brücke werden insbesondere Gelenkbusse auf der Brücke verkehren können, was gegenwärtig nicht möglich ist. Die Agglomeration Freiburg setzt auf diese Sanierung, um die städtischen Buslinien neu organisieren und eine bessere räumliche Abdeckung sicherstellen zu können, was wiederum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Kantonszentrums erhöhen wird.

Der Staatsrat hat den Grundsatz der Reorganisation der Buslinien mit der Genehmigung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2) in 2012 und des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3) im Jahr 2016 validiert.

Damit die im AP2 und AP3 festgelegten Massnahmen ihre positiven Wirkungen auf die Mobilität im Kantonszentrum vollständig entfalten können, ist die aktive Beteiligung des Kantons unerlässlich.

Fragen:

1. Wurde das Vergabeverfahren für die Sanierung der Brücke über die Eisenbahngleise bei der Route de la Fonderie in Freiburg bereits durchgeführt? Falls nein, was sind die Gründe für die Verzögerung?
2. Wann will der Staatsrat dem Grossen Rat eine Botschaft unterbreiten?
3. Welches Datum sieht der Staatsrat für den Baubeginn vor?
4. Alle zwei Jahre wird der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel grundlegend überarbeitet. Wird das Bauwerk für den Fahrplan 2020/21, der im Dezember 2019 in Kraft treten wird, bereit sein?

28. August 2017

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend bekräftigt der Staatsrat seinen Willen, die Strassenbrücke, über die die Route de Fonderie die SBB-Linie quert, zu sanieren, hauptsächlich um die aktuelle Gewichtslimite von 21 t bei dieser Stadteinfahrt aufheben zu können. Die SBB wollen das Lichtraumprofil dieser Überführung an die neusten Normen anpassen. Der Staatsrat bestätigt ausserdem, dass die Brücke laut Planung des öffentlichen Verkehrs für die Agglomeration Freiburg eine Busspur in Richtung Stadtausgang aufweisen wird; daneben sind Infrastrukturen für den Velo- und den Fussverkehr geplant.

Des Weiteren sei daran erinnert, dass die Bewirtschaftung des Kantonsstrassennetzes in der Stadt Freiburg im Allgemeinen an die kommunalen Behörden delegiert wurde. Eine Ausnahme bilden die Kunstbauten. Aus diesem Grund leitet das Tiefbauamt (TBA) dieses Projekt, dessen Perimeter in Absprache mit der Stadt erweitert wurde und deutlich mehr als bloss die Brücke umfasst. Dieses Projekt in städtischem Gebiet muss auch die Nachbarprojekte berücksichtigen, welche die Stadt Freiburg parallel dazu führt. Dazu gehören der Ausbau des Anschlusses der Rue de l'Industrie an die Route de la Fonderie sowie die Verwirklichung verschiedener Verkehrsmassnahmen. Auch darf der sehr dichte lokale Kontext mit dem DBP-Entwurf «Parc de la Fonderie», dem DBP «Condensateurs», der Entwicklung des Geländes von blueFACTORY Fribourg-Freiburg AG und dem Vorhandensein des Konzertsals Fri-Son nicht vergessen werden.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

1. *Wurde das Vergabeverfahren für die Sanierung der Brücke über die Eisenbahngleise bei der Route de la Fonderie in Freiburg bereits durchgeführt? Falls nein, was sind die Gründe für die Verzögerung?*

Das Vergabeverfahren für den Wiederaufbau der SBB-Überführung und den Ausbau der Route de la Fonderie wurde noch nicht lanciert.

Wohl wurde das Projekt im Amtsblatt Nr. 9 vom 4. März 2016 öffentlich aufgelegt, doch wurden dagegen 4 Einsprachen eingereicht. Diese wurden im Juli 2016 in Einigungsverhandlungen behandelt. Drei der vier Einsprachen wurden infolge dieser Verhandlungen zurückgezogen. Für die vierte Einsprache wurde eine zweite Sitzung im September 2016 organisiert. Nach mehreren Diskussionen und Verhandlungen wurde im März 2017 eine Vereinbarung abgeschlossen, die zum Rückzug der letzten Einsprache führte.

In diesem Stadium hatte das TBA die Gewissheit, dass das Projekt nicht mehr durch Einsprachen beeinflusst werden würde, sodass die betroffenen Dienststellen im Rahmen der Schlussprüfung angehört werden konnten. Diese Anhörung dauerte bis im Juni 2017. Am 6. September 2017 genehmigte die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Pläne im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens, was einer Baubewilligung gleichkommt. Zuvor, während der Bearbeitung der Einsprachen und während des Plangenehmigungsverfahrens, waren die Fortschritte gering, weil zum einen solche Verfahren ganz allgemein Zeit in Anspruch nehmen und weil zum anderen im vorliegenden Fall die Koordination zwischen den drei Bauherren (Staat Freiburg über das Tiefbauamt, SBB und Stadt Freiburg) sichergestellt werden muss.

Das Datum für den Arbeitsbeginn, das bei der öffentlichen Auflage des Projekts genannt wurde, war optimistisch und ging von einem optimalen Ablauf des Verfahrens ohne Einsprachen aus.

2. Wann will der Staatsrat dem Grossen Rat eine Botschaft unterbreiten?

Nach heutigem Stand sollen die Bauarbeiten Anfang 2018 ausgeschrieben werden. Der Staatsrat wird seine Botschaft an den Grossen Rat nach der Analyse der Offerten verfassen, weil er wie gehabt die Baukosten gemäss eingereichten Offerten integrieren will, um für den ersuchten Verpflichtungskredit einen zuverlässigen Betrag angeben zu können.

Das heisst, der Staatsrat wird die Botschaft dem Grossen Rat im Herbst/Winter 2018 unterbreiten (November- oder Dezembersession). Der genaue Zeitpunkt wird unter anderem davon abhängen, wie rasch sich die Partner auf die Kostenaufteilung einigen können und wann der Bund die Subventionen für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen spricht.

3. Welches Datum sieht der Staatsrat für den Baubeginn vor?

Die Verhandlungen mit einem der Einsprecher hatten den Zeitplan für den Baubeginn in Verbindung mit dem Beginn der Arbeiten für ein angrenzendes Projekt zum Gegenstand. Die abgeschlossene Vereinbarung sieht vor, dass die Bauarbeiten im Herbst 2018 beginnen, wobei der Baubeginn in Abhängigkeit vom Fortschritt des angrenzenden Projekts zweimal um je sechs Monate verschoben werden kann. Davon wurde ein erstes Mal Gebrauch gemacht, sodass der Baubeginn gegenwärtig im Frühjahr 2019 vorgesehen ist, doch kann ein zweiter Aufschub auf den Herbst 2019 nicht ausgeschlossen werden. Dies wäre der späteste Zeitpunkt für den Baubeginn, sofern der Grosse Rat den entsprechenden Verpflichtungskredit verabschiedet und die anderen beteiligten Parteien ihre finanziellen Zusagen bestätigen.

4. Alle zwei Jahre wird der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel grundlegend überarbeitet. Wird das Bauwerk für den Fahrplan 2020/21, der im Dezember 2019 in Kraft treten wird, bereit sein?

Eine Arbeitsgruppe, in der die Agglomeration Freiburg, die Stadt Freiburg, die TPF und der Staat Freiburg vertreten sind, kommt regelmässig zusammen, um die geplanten Arbeiten auf dem Strassennetz in der Stadt Freiburg und deren Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsmitteln zu koordinieren. Sie wird die Arbeiten für den Wiederaufbau der SBB-Überführung und den Ausbau der Route de la Fonderie mit der Änderung der Streckenführung der Buslinie 7 koordinieren. Die Busse dieser Linie sollen nämlich diese Strasse bedienen, nachdem die Bauarbeiten abgeschlossen sind und die Busspur auf Eigentrassee in Betrieb ist (für Dezember 2020 vorgesehen).

Dem ist anzufügen, dass diese Linie zu den Linien der Agglomeration Freiburg gehört und somit in die Zuständigkeit der Agglomeration fällt. Die Fahrpläne und Strecken, die von der Agglomeration bestellt werden, werden alle zwei Jahre von den TPF festgesetzt, doch können sie jedes Jahr angepasst werden.

21. November 2017