



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Laurent Thévoz

2015-CE-70

Wie steht es mit der Entwicklung des strategischen Sektors «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud»?

I. Anfrage

Im Mai 2011 hat der Kanton die «Fiche 4 - Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik» des kantonalen Richtplans geändert. Im Allgemeinen hat er sich bedeutende Kompetenzen bei der Verwaltung dieser strategischen Sektoren gegeben. Bei dieser Gelegenheit hat er den Sektor Bertigny-West unter dem Namen «strategischer Sektor: unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» als zu entwickelnde Arbeitszone aufgenommen. Dieser Sektor gehört auch zum Richtplan der Agglomeration; diese nimmt sich vor, dort Unternehmen mit hoher Wertschöpfung aufzunehmen. Der Sektor liegt neben einer weiteren Zone (Bertigny), auf der sich das HFR befindet; dieses plant bedeutende Umbauten, mit namentlich einem Strassenanschluss im Norden, von der Autostrasse aus.

Es ist deshalb wichtig, dass der Staatsrat einerseits eine klare Vision und eine klare Strategie für die Entwicklung dieses «strategischen Sektors: unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» hat und dass er andererseits festlegt, wie er von seinen neuen Kompetenzen bei der Planung, dem Landerwerb und der Finanzierung der Groberschliessung Gebrauch machen will, um ihn bereit zu machen.

Der Staatsrat wiederholte ständig, dass er «ein starkes Kantonszentrum» wolle. In seiner Medienmitteilung vom 1. Dezember 2014 (in einem Geoportal werden die strategischen Sektoren und die kantonalen Arbeitszonen, die den Unternehmen zur Verfügung stehen, aufgezählt) erwähnt er aber den oben genannten Sektor nicht in der Liste der unbebauten strategischen Sektoren.

Vor diesem Hintergrund möchte ich nähere Hinweise zu folgenden Aspekten:

1. Welche Vision und welche Strategie hat der Staatsrat für die Entwicklung des strategischen Sektors «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud»? Welche Rolle spielt dieser Sektor für die Wirtschaftsförderungspolitik des Kantons Freiburg?
2. Weshalb unterlässt es der Staatsrat, diesen strategischen Sektor zu erwähnen? Erachtet er ihn als strategisch, aber nicht vordringlich? Wenn ja, warum?

In derselben Medienmitteilung anerkennt der Staatsrat, dass die legalisierten Grundstücke im Kanton «mehrheitlich in privaten Händen sind und dass ihre Lage nicht immer den Wünschen der Unternehmen entspricht».

3. Wie stuft der Staatsrat die Fähigkeit der Grundstücke des strategischen Sektors «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» ein, bei Grösse, Lage und Verfügbarkeit

im Vergleich mit weiteren strategischen Sektoren und anderen Arbeitszonen, die bereits legalisiert wurden, den Bedürfnissen der Unternehmen zu entsprechen?

Im Zonennutzungsplan (ZNP), der am 23. Mai 2014 von der Gemeinde Villars-sur-Glâne im Rahmen der Generalrevision der Ortsplanung aufgelegt wurde, befindet sich der grösste Teil des strategischen Sektors «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» in der Arbeitszone. Bei der Hälfte der Fläche handelt es sich um eine neue Einzonung, die dem Moratorium des RPG untersteht.

4. Ist der Staatsrat der Meinung, dass alles Land des strategischen Sektors «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» heute in die Bauzone aufgenommen werden muss, wie das die Gemeinde vorschlägt? Wenn nein, warum, und was hat er für einen Gegenvorschlag?
5. Da es um einen Sektor, den der Kanton als strategisch bezeichnet, geht, gedenkt er, am Ausgleich dieser Flächen mitzuwirken, um deren Legalisierung zu erleichtern, und wenn ja, wie?

Im kantonalen Richtplan wird in der Aufgabenteilung ausdrücklich vorgesehen, dass der Kanton «in den strategischen Sektoren Grundstücke erwerben und in den strategischen Sektoren die Groberschliessung finanzieren kann».

6. Hat der Staatsrat die Absicht, die Initiative zu ergreifen, um die betreffenden Grundstücke zu erwerben und zu erschliessen, oder erwartet er gemäss dem Subsidiaritätsprinzip von der Gemeinde, dass sie die Sache in die Hand nimmt? Gedenkt er, sich am Erwerb dieser Grundstücke und an der Finanzierung der Groberschliessung zu beteiligen und zu welchen Konditionen? Wenn nein, in welchem Fall würde er sich an dieser Finanzierung beteiligen?

Eher punktueller und im Zusammenhang der Zufahrt zum Sektor Bertigny (HFR) hat der Staatsrat eine COPIL «Autobahnanschluss Fribourg-Sud» ins Leben gerufen. Ich möchte deshalb wissen:

7. Wie steht es mit dem Fortschritt der Arbeiten des COPIL? Wie teuer kommt der Bau dieser Strassenzufahrt zu stehen? Ist die Finanzierung sichergestellt, und wenn ja, wie? Wann könnte die Strassenzufahrt zum Sektor Bertigny vernünftigerweise in Betrieb genommen werden?

9. März 2015

II. Antwort des Staatsrats

1. Die Klassierung der Zone «unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud» als strategischer Sektor bildet tatsächlich eine Anerkennung der vordringlichen Natur durch den Staatsrat. Im jetzigen Zustand kann der Standort Bertigny-West aber nicht als sofort zur Verfügung stehend betrachtet werden, weil es keine Zufahrt gibt und er noch nicht ganz eingezont ist. Der Bau einer Zufahrt oder mindestens ein Zeitplan für den Bau müssen festgelegt werden, bevor die Wirtschaftsförderung diese Grundstücke aktiv bewerben kann. Dieser Standort kam schon verschiedentlich für bedeutende Projekte in Frage, aber aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Zufahrt wurde er immer schnell verworfen.

2. In der Medienmitteilung vom 1. Dezember 2014 wurden die strategischen Sektoren nicht abschliessend aufgezählt. Im Geoportal (<http://http://www.sit.fr.ch/pszaic/default.aspx?lang=de/>) ist der strategische Sektor des Autobahnanschlusses Fribourg-Sud, der integrierender Bestandteil des kantonalen Richtplans und des Sachplans ist, vertreten.
3. Es handelt sich um einen der seltenen Standorte für eine mögliche künftige Nutzung als Arbeitszone von über 100 000 m² an einem Stück, die derzeit im Kanton Freiburg zur Verfügung stehen. Der Staatsrat möchte ihn deshalb für die Entwicklung von strategischen wirtschaftlichen Tätigkeiten mit hoher Wertschöpfung vorbehalten.
4. Für die Gemeinde Villars-sur-Glâne gelten die Übergangsbestimmungen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) wie für alle Gemeinden in der Schweiz. Leider ist keine Ausnahme bei den Ausgleichsmassnahmen für die Einzonung des Teils des Sektors Bertigny-West, der gegenwärtig in der Landwirtschaftszone liegt, vorgesehen. Ausserdem muss die Gemeinde beweisen, dass in der Region kein anderer Sektor in der Arbeitszone den Bedürfnissen entspricht und dass die Bodennutzung in den legalisierten und teilweise bebauten Arbeitszonen optimal ist. Vorher wird das Bundesamt für Raumentwicklung, das ein Beschwerderecht zu allen Genehmigungsverfügungen hat, eine Ausdehnung nicht als annehmbar beurteilen. Da es sich um Fruchtfolgeflächen handelt, muss die Gemeinde reglementarische Bestimmungen erlassen, mit denen sichergestellt werden kann, dass die Bodennutzung im eingezonten Sektor ebenfalls optimal ist.
5. Bei den Fragen zur Rolle des Kantons bei der Suche nach Ausgleichsflächen während der Anwendungsphase der Übergangsbestimmungen des RPG kann man sich auf die Antwort des Staatsrats auf die Motion Christian Ducotterd über die Verwaltung des Grundsatzes der Kompensation von Neueinzonungen durch Rückzonungen (2014-GC-149) berufen.
6. Im fraglichen Fall sind die Parzellen Eigentum der Bürgergemeinde der Stadt Freiburg, die sich immer offen für eine Ansiedlung von Tätigkeiten auf diesen Flächen gezeigt hat. Ein Erwerb durch den Staat scheint deshalb nicht unbedingt nötig zu sein, um den Standort verfügbar zu machen. Das gilt auch für die Erschliessung der Parzelle, mit Ausnahme der Frage der Zufahrt. Die finanzielle Aufteilung für diesen Zugang zwischen den Beteiligten ist reserviert.
7. Die COPIL Freiburg wurde 2012 ins Leben gerufen, nachdem die Gemeindeübereinkunft Freiburg, Givisiez und Villars-sur-Glâne einen Bericht, in dem beantragt wurde, einen Nordanschluss für das freiburger spital (HFR) und die Zone Bertigny-West beim Autobahnanschluss der A12 Fribourg-Sud/Centre zu bauen, veröffentlicht hatte. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern aller Fraktionen des Grossen Rates sowie der direkt betroffenen Instanzen (Bundesamt für Strassen (ASTRA), Kantonsverwaltung, HFR und Freiburgische Verkehrsbetriebe (tpf)) und verfolgt namentlich das Ziel, die Weitergabe der Informationen an die Einheiten, die sie vertreten, sicherzustellen. Da der Bau dieser Strasse eine bedeutende Auswirkung auf den fraglichen Autobahnanschluss hat, wurde die Projektleitung vom ASTRA übernommen. Im Januar 2015 wählte die COPIL Freiburg gemäss den Empfehlungen dieses Amtes einen Fächer von Varianten, mit denen die Strasseninfrastrukturen je nach Entwicklung der Besiedlung in der Nähe des Anschlusses in Etappen realisiert werden können. Die Varianten müssen noch genauer festgelegt und optimiert werden, und das Projekt muss mit dem Bau der Zufahrtsstrasse zum HFR und mit der Neugestaltung der Kreuzung Belle-Croix koordiniert

werden. Die Kosten sind deshalb noch nicht bekannt, und die finanzielle Aufteilung auf die verschiedenen Partner wurde noch nicht bestimmt. Zurzeit ist laut Zeitplan des Projekts eine Inbetriebnahme im Zeitraum 2020/21 geplant. Der Staatsrat dürfte dem Grossen Rat bis 2015 ein Gesuch um einen Kredit für Studien und Landerwerb unterbreiten.

5. Mai 2015