



Botschaft 2015-DAEC-158

3. November 2015

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb für drei Projekte im Sektor des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12

Wir ersuchen um einen Verpflichtungskredit von 11 537 800 Franken für Studien und Landerwerb für drei Projekte in der unmittelbaren Umgebung des Anschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12. Es handelt sich um:

1. die Änderung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12;
2. eine neue Zufahrtsstrasse zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny;
3. die Änderung der Doppelkreiselkreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne.

Dieser Betrag umfasst den Kantonsanteil an den Studien, die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) durchgeführt werden, sowie den nötigen Betrag für die Studien zur Anpassung der Kreuzung Belle-Croix und für den Landerwerb. Die Kosten für die Studien und den Landerwerb werden später gemäss Modalitäten, die noch nicht bestimmt wurden, zwischen Staat, ASTRA und betroffenen Dritten aufgeteilt.

Für das Projekt einer nördlichen Zufahrt zum HFR-Freiburg und zur strategischen Zone Bertigny, die von kantonaler Bedeutung ist, braucht es einen Umbau des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum.

Da diese drei Projekte denselben Sektor betreffen, werden die Studien koordiniert, aber jeweils separat durchgeführt.



Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Ausgangslage	18
2. Projektorganisation	20
3. Verwirklichte Studien	20
4. Gegenstände des Dekrets	27
5. Umfassender Zeitplan	29
6. Risikoanalyse	31
7. Nachhaltige Entwicklung	31
8. Andere Folgen	31
9. Schlussfolgerung	32

1. Ausgangslage

1.1. Ein aufstrebender Sektor

Der Sektor in der Nähe des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum der N12, der im kantonalen Richtplan (KRP) als strategischer Sektor «Unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Fribourg-sud» ausgewiesen wird, erfuhr in den vergangenen Jahren eine bedeutende demografische, wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung. Er beherbergt zahlreiche Unternehmen und Einkaufszentren sowie das Kantonsspital

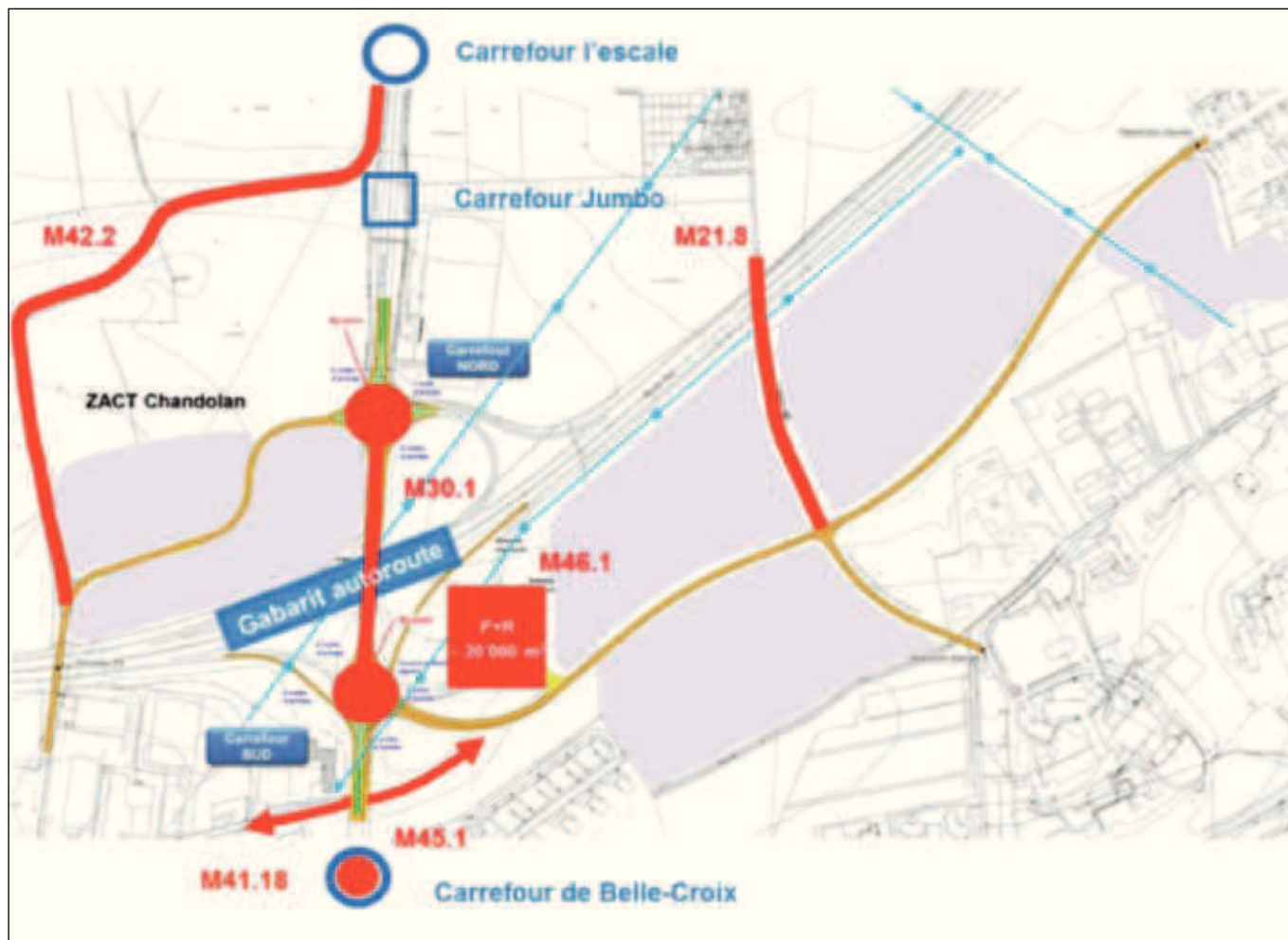
(HFR-Freiburg), wo nahezu 1700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt sind und 2014 über 55 000 Patientinnen und Patienten stationär oder ambulant aufgenommen wurden.

Mehrere Siedlungsprojekte sind geplant, namentlich in Bertigny, «ausserordentlicher strategischer Standort in der Agglomeration» des Agglomerationsprojekts der 2. Generation der Agglomeration Freiburg (PA2). Dieser Standort und die weiteren fünf «strategischen Standorte in der Agglomeration» des PA2, unter denen sich auch der Standort Moncor–Belle-Croix befindet, sind dazu bestimmt, dass sich die Entwicklungsdynamik der Agglomeration Freiburg in erster Linie an ihnen konzentriert.



Quelle: ASTRA

Ausserdem betreffen mehrere Massnahmen, die im PA2 vorgesehen sind, diesen Sektor: Umbau des Anschlusses Freiburg-Süd/Zentrum (M 30.1), Umbau der Kreuzung Belle-Croix (41.18), Erstellen einer Passerelle für Fussgänger/Velos (M 21.8), Ausbau der Route du Recoulet für den öffentlichen Verkehr (TP) und den Langsamverkehr (M 42.2), Realisierung einer Achse für die Bedienung mit den TP zwischen Moncor und Spital (M 45.1), Schaffung eines Park and Ride (P+R) bei Belle-Croix (M 46.1).



Quelle: ASTRA

Die Verkehrsbelastung in diesem Sektor ist bereits heute sehr hoch: Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) belief sich 2010 auf 27 600 Fahrzeuge/Tag bei der Ausfahrt der Kreuzung Belle-Croix Richtung Autobahnanschluss und auf 20 200 Fahrzeuge/Tag in Richtung Cormanon. Diese Strasseninfrastrukturen gehören zu den am meisten befahrenen des Kantons.

Aufgrund der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung der vergangenen Jahre und der Siedlungsprojekte in diesem Sektor muss der Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum aus Gründen der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs geändert werden.

Namentlich in Zusammenhang mit dem Projekt «Gottéron Village», das 2007 aufgegeben wurde, wurden verschiedene Verkehrsstudien durchgeführt. 2010 wurde von der Gemeindeübereinkunft, der die Gemeinden Freiburg, Givisiez und Villars-sur-Glâne angehören, bei einem entsprechend spezialisierten Büro eine Studie über die Entwicklungsprojekte, die in diesem Perimeter geplant waren, bestellt. Aus ihr ging ein technischer Bericht «Verkehr und Transport» hervor, er im Februar 2011 veröffentlicht wurde; in ihm wird eine Funktionsanalyse der verschiedenen Umbauvarianten des Autobahnanschlusses und der Schaffung von Zufahrten zu den Entwicklungszonen Bertigny und Chandolan vorgestellt. Diese Studie stützt sich auf einen ehrgeizigen Modalsplit,

denn sie sieht vor, dass 60% der Fahrten in den neuen Zonen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr entfallen.

- > die vermehrte Benützung des öffentlichen Verkehrs möglich zu machen und den Langsamverkehr zu fördern und so die Massnahmen, die im PA2 vorgeschlagen werden, zu berücksichtigen.

1.2. Die Schaffung des Projekts Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum

Nach diesem Bericht und weil es nötig war, die verschiedenen Projekte, die in diesem Sektor geplant sind (Bau des Autobahnanschlusses und der Zufahrt zu den Arbeitszonen, Umbau der Kreuzung Belle-Croix, Gemeindestrassen, Ausbauten für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr, Park and Ride usw.), zwischen den verschiedenen Akteuren (ASTRA, Staat, Gemeinden, Agglomeration usw.) zu koordinieren, beschloss der Staatsrat im September 2012, eine Projektoberleitung (COFIL Freiburg) einzusetzen und den erwähnten Bericht dem ASTRA zur Prüfung zu überweisen. Dieses Amt entschied, eine Standardorganisation für diese Art Projekte zu bilden und die Leitung zu übernehmen. Es machte das Projekt, nämlich den Umbau des Autobahnanschlusses, von der Verwirklichung von Begleitmassnahmen, namentlich bei der Kreuzung Belle-Croix, abhängig, mit denen der Rückstau auf der Autobahn verhindert werden soll.

1.3. Zweck und Ziele

Zweck des Projekts Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum ist es, die Verkehrssicherheit beim Anschluss und die Zugänglichkeit der angrenzenden Entwicklungszonen zu verbessern. Genauer geht es darum:

- > längerfristig den Betrieb und die Sicherheit des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum sicherzustellen;
- > die Verkehrsverbindung zu den Entwicklungszonen Bertigny und Chandolan zu ermöglichen;
- > den Zugang zum HFR-Freiburg zu verbessern und seine Flüssigkeit zu gewährleisten;

2. Projektorganisation

2.1. COFIL ASTRA

Das Projekt Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum wird vom ASTRA geleitet; dieses hat eine Projektoberleitung eingesetzt. Dieser Projektoberleitung gehören Vertreterinnen und Vertreter des ASTRA, der RUBD und der Bauherrenunterstützung (BHU) an.

2.2. COFIL Freiburg

Das COFIL Freiburg wird vom Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor präsidiert. Ihm gehören Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RUBD und des ASTRA, der Präsident der Kommission für Strassen und Wasserbau, Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Fraktionen im Grossen Rat, der Gemeinden Freiburg, Givisiez und Villars-sur-Glâne, der Agglomeration Freiburg, des HFR-Freiburg, der Finanzdirektion, der Volkswirtschaftsdirektion und der tpf an.

Dieses COFIL steuert das Projekt des Baus der Zufahrt zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny und das Projekt zur Änderung der Kreuzung Belle-Croix.

Die Koordination zwischen dem COFIL ASTRA und dem COFIL Freiburg wird vom ASTRA und von der RUBD sichergestellt.

3. Verwirklichte Studien

Seit 2001 das Projekt Gottéron-Village lanciert wurde, wurden mehrere Verkehrs- und Planungsstudien zum Sektor des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum und der Kreuzung Belle-Croix verwirklicht.



3.1. Autobahnanschluss Freiburg-Süd/ Zentrum

Das ASTRA hat den technischen Bericht «*Verkehr und Transport*» vom Februar 2011 übernommen, die Studien fortgesetzt und 2013 mehrere Aufträge an spezialisierte Büros (Raumplanung, Verkehr, Tiefbau usw.) vergeben, um:

- > eine koordinierte Planungsskizze zu erstellen, die folgende Elemente berücksichtigt:
 - Entwicklung von Bertigny und Chandolan;
 - Erweiterung des HFR-Freiburg;
 - Massnahmen, die im PA2 der Agglomeration Freiburg vorgeschlagen werden¹,
 - Entwicklungszeitraum (Ausführung in Etappen);
- > die Gestaltung des umgebauten Autobahnanschlusses festzulegen, mit der folgende Ziele erreicht werden sollen:
 - die Verkehrsverbindung zu den Entwicklungszonen;
 - ein sicherer und flüssiger Betrieb.

Aufgrund der erhaltenen Ergebnisse, wurde festgestellt, dass folgende Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um den Betrieb des Autobahnanschlusses mit den Verkehrsflüssen, die von diesen Entwicklungen generiert werden, sicherzustellen:

- > Schaffung einer neuen Kreuzung für die Zufahrt zum strategischen Sektor Bertigny und zum HFR-Freiburg (Bertigny/HFR);
- > Trennung der Verkehrsflüsse (Transit Kantonsstrasse/ Zufahrt N12); dazu müssen zwei Verkehrsebenen in der Nord-Süd-Richtung (Viadukt oder Tunnel) geschaffen werden;
- > Regulierung der Kreuzungen des Autobahnanschlusses mit Verkehrsampeln (Verkehrsmanagement);
- > Begleitmassnahmen bei der Kreuzung Belle-Croix (derzeitige Kapazität ungenügend).

Der Bau eines Viadukts wurde empfohlen, da die Kosten weniger hoch ausfallen als beim Bohren eines Tunnels. Das gäbe auch mehr Spielraum für den Standort der Kreuzung für die Zufahrt Bertigny/HFR. Das ASTRA schlug vor, die Strasseninfrastruktur etappenweise zu entwickeln, um die Investitionen über die Zeit zu verteilen:

- > Etappe 1 (Zeithorizont 2020): Bau von drei regulierten Niveaure Kreuzungen, nämlich zwei im Norden und im Süden für den Autobahnanschluss und eine dritte für die Zufahrt Bertigny/HFR, dadurch hätte der Anschluss die nötige Kapazität, könnte ein Teil der bereits gesetzlich erlaubten Zonen entwickelt und eine neue Zufahrt zum HFR-Freiburg sichergestellt werden.

- > Etappe 2 (Zeithorizont 2030): Realisierung des Viadukts und Anpassung der Kreuzungen des Autobahnanschlusses, dadurch können alle Zonen entwickelt werden.

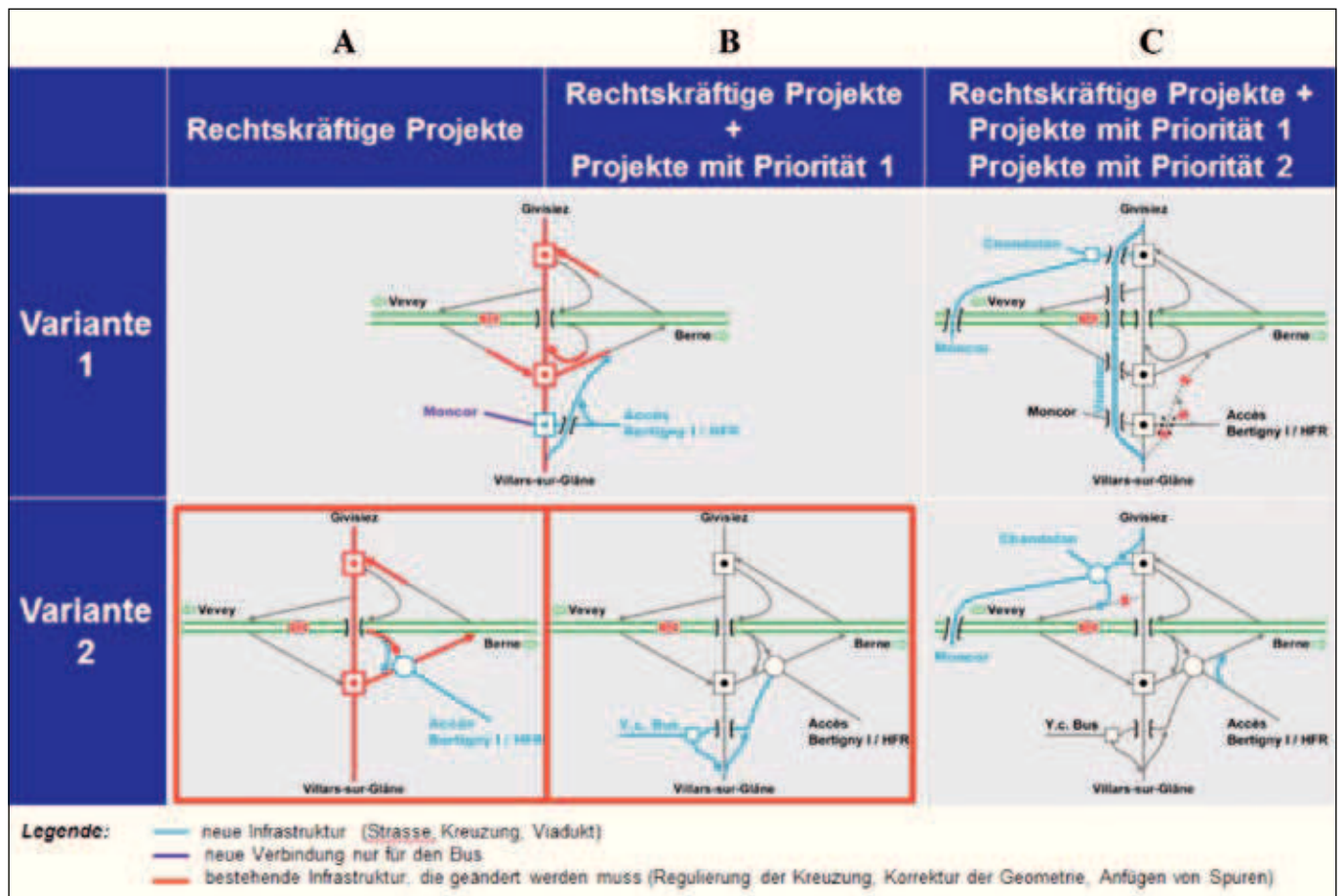
Das ASTRA stellte folgende Anforderungen:

- > Es müssen Begleitmassnahmen studiert werden, namentlich bei der Kreuzung Belle-Croix, um sicherzustellen, dass es keinen Rückstau des Verkehrs auf der Autobahn gibt.
- > Dritte (Staat, Gemeinden, weitere) müssen sich am Umbau des Autobahnanschlusses (Kreuzungen mit Ampeln, Verbreiterung der Überführung) finanziell beteiligen.
- > Die Kreuzung der Zufahrt Bertigny/HFR wird vollständig von den Gesuchstellern finanziert.

Die Variantenstudie wurde 2014 und 2015 fortgesetzt, namentlich was die Optimierung der Position der Kreuzung der Zufahrt Bertigny/HFR anbelangt:

- > Variante 1: Zufahrt von einer dritten Kreuzung von der Kantonsstrasse aus.
- > Variante 2: Zufahrt von einer gegenüber der Kantonsstrasse axial verschobenen Kreuzung (auf der Zufahrt zur Autobahn).

¹ Siehe Punkt 1.1.



Quelle: ASTRA

Das ASTRA empfiehlt die Variante 2, die eine bessere Verteilung der Verkehrsflüsse zur Folge hat, mehr Freiheit bei Ausbau, namentlich für die Kreuzung Belle-Croix, lässt und dank der auch auf den Bau eines Viadukts verzichtet werden kann. Am 23. Januar 2015 hat das COPIL Freiburg diese Empfehlung genehmigt; eine Änderung der Position des Kreisels für die Zufahrt Bertigny/HFR, mit der die Entwicklung des strategischen Sektors Bertigny optimiert werden kann, bleibt vorbehalten.

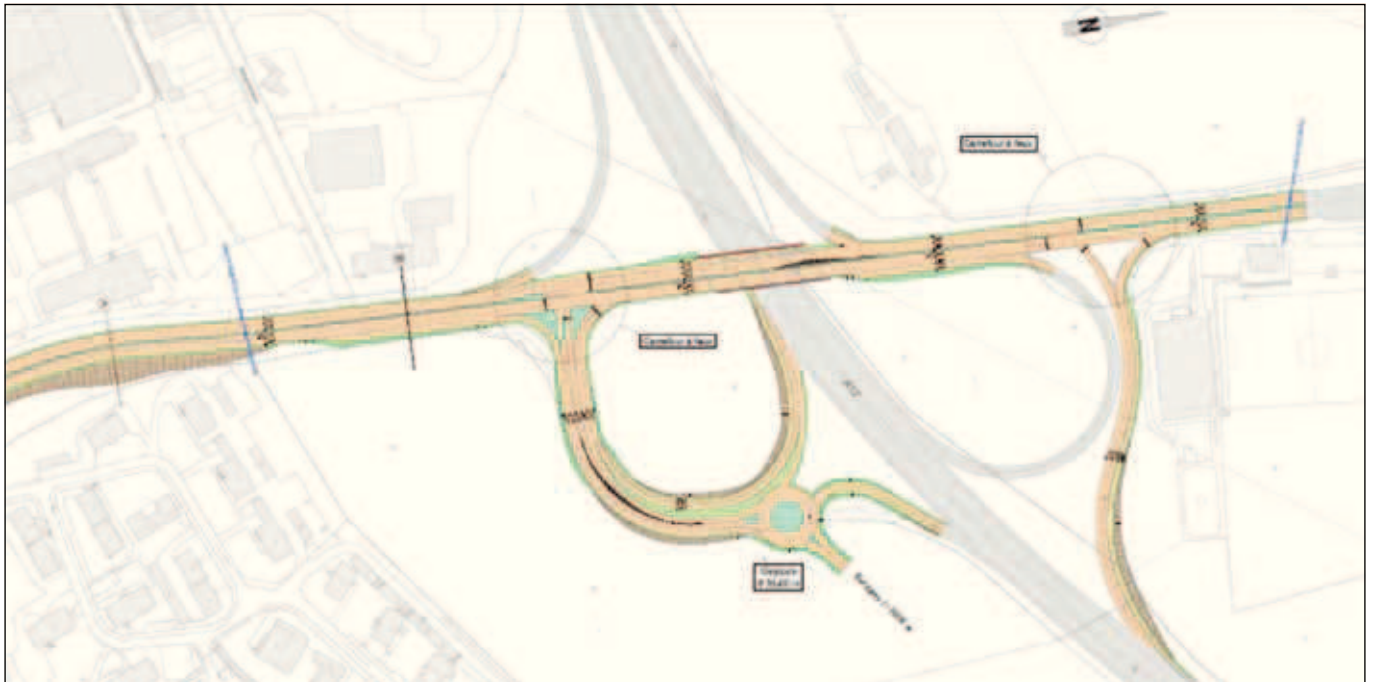
Mit dieser Variante kann das Projekt in drei Etappen realisiert werden:

- > 1. Etappe (2A): Die Änderung des Anschlusses (Kreuzung Nord und Süd), Bau einer Zufahrt Bertigny/HFR, Verbreiterung der Überführung über die Autobahn von 4 auf 6 Spuren, der Kantonsstrasse Richtung Belle-Croix von 3 auf 4 Spuren, könnten bis 2021 ausgeführt werden. Die Grössenordnung der Kosten für die Realisierung dieser Etappe wird vom ASTRA (ohne Verpflichtung) auf 22 Millionen Franken ($\pm 30\%$) geschätzt.
- > 2. Etappe (2B): Sie umfasst die Schaffung einer Unterführung unter der Kantonsstrasse, die Moncor mit Bertigny verbindet, und einen zusätzlichen Autobahnzubringer. Sie wird in Ausarbeitung des endgültigen (öffentlich

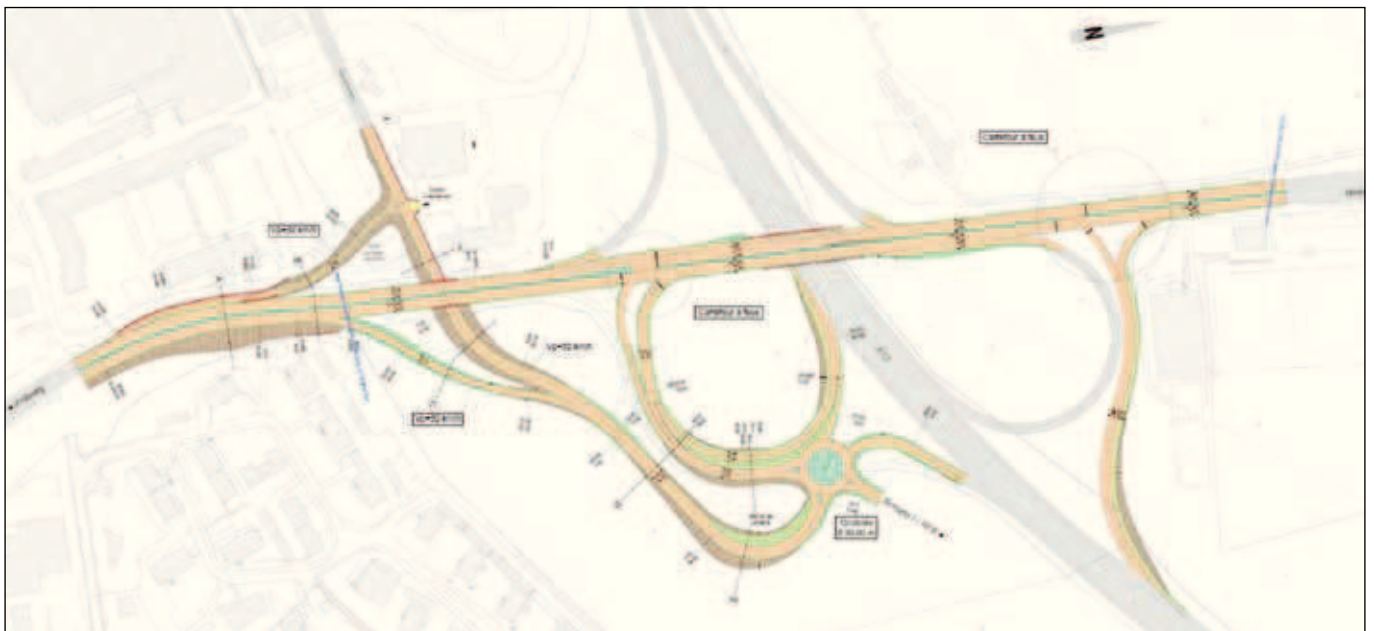
aufgelegten) Projekts integriert, aber die Ausführung ist beim jetzigen Stand der Dinge nicht geplant.

- > 3. Etappe (2C): Der Bau der Zufahrt zu Chandolan (2C) wird später studiert und ausgeführt.

Reflexionsskizzen Umbau des Anschlusses (Stand Januar 2015), Geometrie und Position des Kreisels für die Zufahrt zu Bertigny/HFR müssen noch angepasst werden



Etape 2A



Etape 2B



Etappe 2C

3.2. Neue Zufahrtsstrasse zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny

Um namentlich in der Stosszeit eine bessere Zufahrt von der Autobahn aus zum HFR-Freiburg sicherzustellen und das Strassennetz auf der Achse «HFR-Fribourg–route de Villars–Kreuzung Belle-Croix» zu entlasten, braucht es den Bau einer neuen Nordzufahrt vom Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum aus. Die neue Zufahrt ist kompatibel mit dem Projekt der Erweiterung des HFR-Freiburg (ein Projekt, das etappenweise über rund zehn Jahre entwickelt wird) und dürfte, mindestens in provisorischer Form, was die Verbindung zum Anschluss betrifft, als Baustellenzufahrt dienen. Der strategische Sektor Bertigny (zu entwickelnde Arbeitszone) kann ebenfalls über die neue Zufahrt erreicht werden.

Wenn die Arbeiten zur Vergrösserung des HFR-Freiburg vor Ende der Arbeiten am Autobahnanschluss stattfinden, könnte vom HFR eine finanzielle Beteiligung an der Einrichtung der provisorischen Baustellenzufahrt gefordert werden.

Diese neue Zufahrt ist keine neue Einfallsachse in die Stadt. Es werden zu gegebener Zeit Massnahmen ergriffen, um den Transitverkehr zu verhindern und dafür zu sorgen, dass dieser Grundsatz beachtet wird.



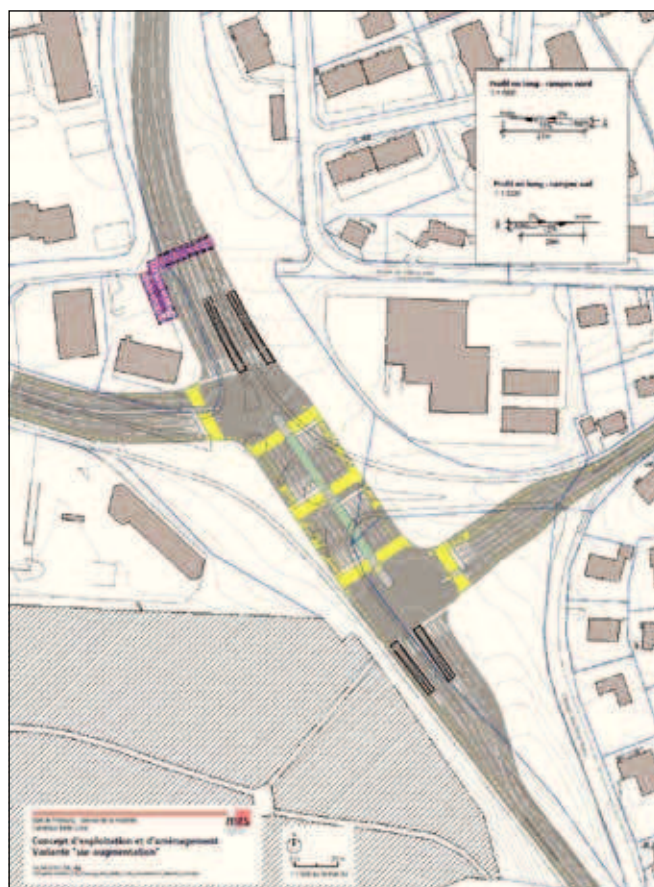
3.3. Verkehrsstudien zum Umbau der Kreuzung Belle-Croix

Das ASTRA fordert, dass bei der Kreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne Begleitmassnahmen ergriffen werden, damit der Rückstau des Verkehrs auf die Autobahn verhindert werden kann. Der Umbau des Anschlusses Freiburg-Süd/Zentrum und der Bau einer Zufahrt Bertigny/HFR werden eine Erhöhung der Verkehrsbelastung zur Folge haben; die umliegenden Kreuzungen, die bereits heute schon in Stosszeiten unter Kapazitätsproblemen leiden, müssen im Stande sein, diese zusätzliche Belastung zu absorbieren.

Der Staat Freiburg hat deshalb ein Studienbüro beauftragt, um die Umbauvorschläge für diese Kreuzung, die bei den Verkehrsstudien von 2005 bis 2012¹ geäussert wurden, zu vertiefen. Drei Varianten wurden geprüft:

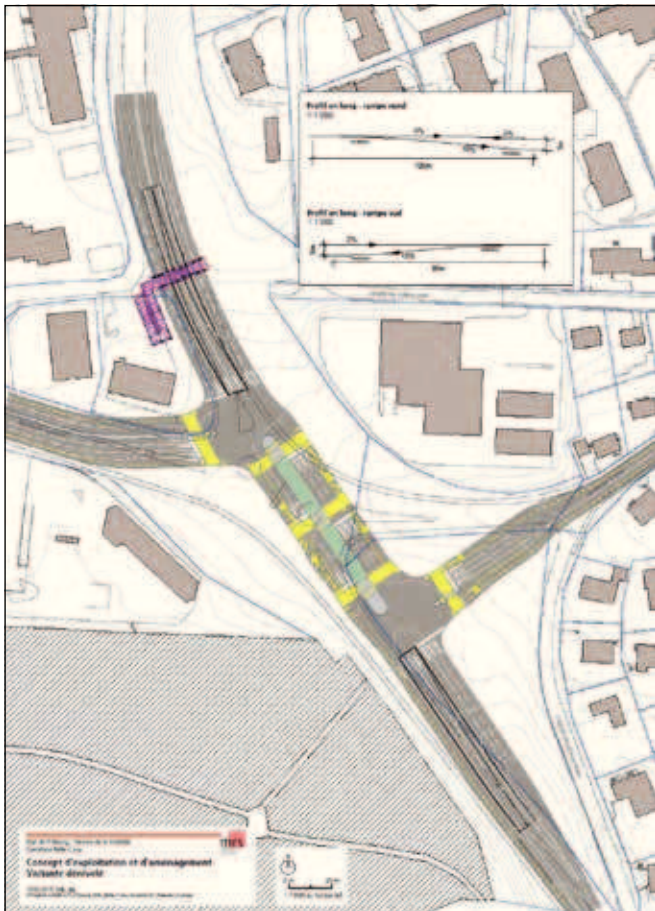
- > eine Variante «Vergrösserung», bei der die Zahl der nötigen Spuren erhöht wird (2×5 Spuren, davon 2×1 Busspuren);
- > eine Variante «Höhenunterschied» (Tagbautunnel), die der Logik einer physischen Trennung von einigen wichtigen Verkehrsflüssen in der Kreuzung Nord in der Senkrechten folgt;
- > eine Variante «Vernetzung» (begrenzte Spurenzahl in der Kreuzung), die den Verkehr von Moncor Richtung Autobahn auf das Strassennetz, das die Zone Moncor durchquert, verteilt (2×4 Spuren, davon 2×1 Busspur) und

nach links abbiegen auf die Industriezone Moncor über die Route de Chandolan und die Route de Petit-Moncor lenkt.

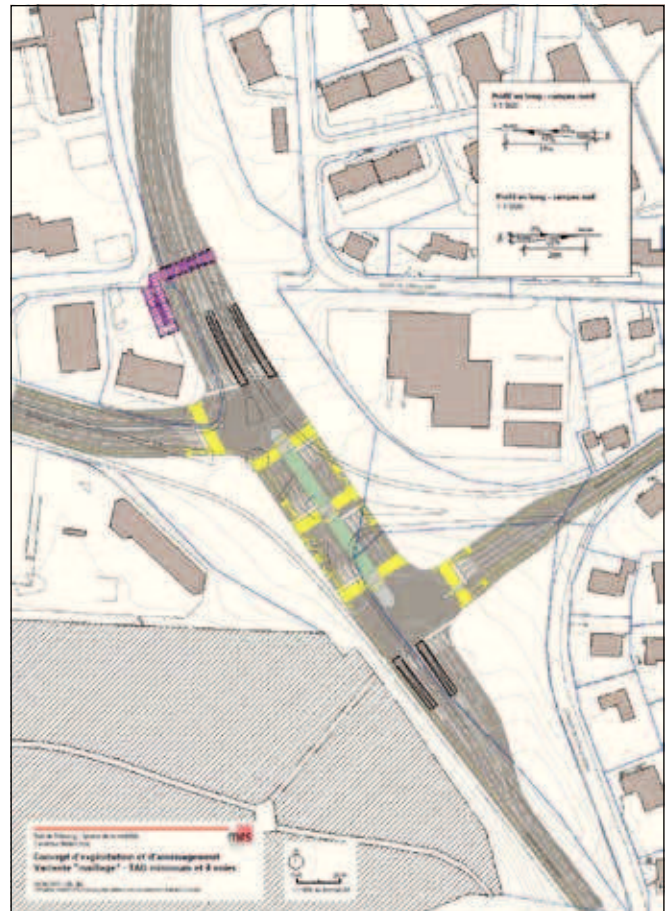


Variante «Vergrösserung»

¹ Carrefour de Belle-Croix/Villars-sur-Glâne. Etude de faisabilité, volet circulations (actualisation), provisoirischer Bericht; Mai 2015.



Variante «Höhenunterschied»



Variante «Vernetzung»



Variante «Vernetzung» mit Transit zwischen Moncor und Bertigny

Diese Varianten wurden aufgrund von fünf Kriterien geprüft:

- > Betrieb der Kreuzung für den motorisierten Individualverkehr;
- > Integration des öffentlichen Verkehrs;
- > Qualität und Komfort für den Langsamverkehr;
- > Kompatibilität mit dem Betrieb der ganzen Agglomeration;
- > räumliche Qualitäten und Koordination mit der städtebaulichen Entwicklung.

Mit den drei Varianten, die beim jetzigen Stand der Dinge grob auf 17 bis 30 Millionen Franken geschätzt werden ($\pm 25\%$) kann der Betrieb des Autobahnanschlusses sichergestellt werden kann. Sie haben als Infrastruktur eine sehr bedeutende Wirkung, fördern den Fluss des öffentlichen Verkehrs und berücksichtigen den Langsamverkehr. Bis jetzt wurde noch keine Variante gewählt. Nach den nächsten Studienetappen kann man entscheiden.

4. Gegenstände des Dekrets

4.1. Anpassung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum

Bis jetzt hat das ASTRA Studien für 450 000 Franken vorfinanziert. Der Betrag für die Studien, den es noch braucht bis zur öffentlichen Auflage des definitiven Projekts, wurde vom ASTRA auf 1 650 000 Franken geschätzt, das ergibt insgesamt 2 100 000 Franken.

In dieser Zahl sind die Honorare der BHU, des Verkehringenieurs, des Bauingenieurs, der Spezialisten (Umwelt, Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, Geometer, Geotechnik usw.) und die Leistungen bis und mit der öffentlichen Auflage enthalten.

Die definitive Studie gilt den beiden ersten Etappen der Variante 2 (2A und 2B), die grundsätzlich vom COPIL Freiburg angenommen wurden.

Schätzung der Honorare für das endgültige Projekt

Bereits verwirklichte Studien	450 000 Franken
BHU	200 000 Franken
Verkehringenieur	250 000 Franken
Bauingenieur	750 000 Franken
der Spezialisten (Umwelt, Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, Geometer, Geotechnik usw.)	300 000 Franken
Öffentliche Auflage (10%)	150 000 Franken
Total	2 100 000 Franken

Beim jetzigen Stand der Dinge ist geplant, dass dieser Betrag zu gleichen Teilen (provisorischer Verteilschlüssel) zwischen dem Bund und allen Dritten (Staat, Gemeinden und allen-

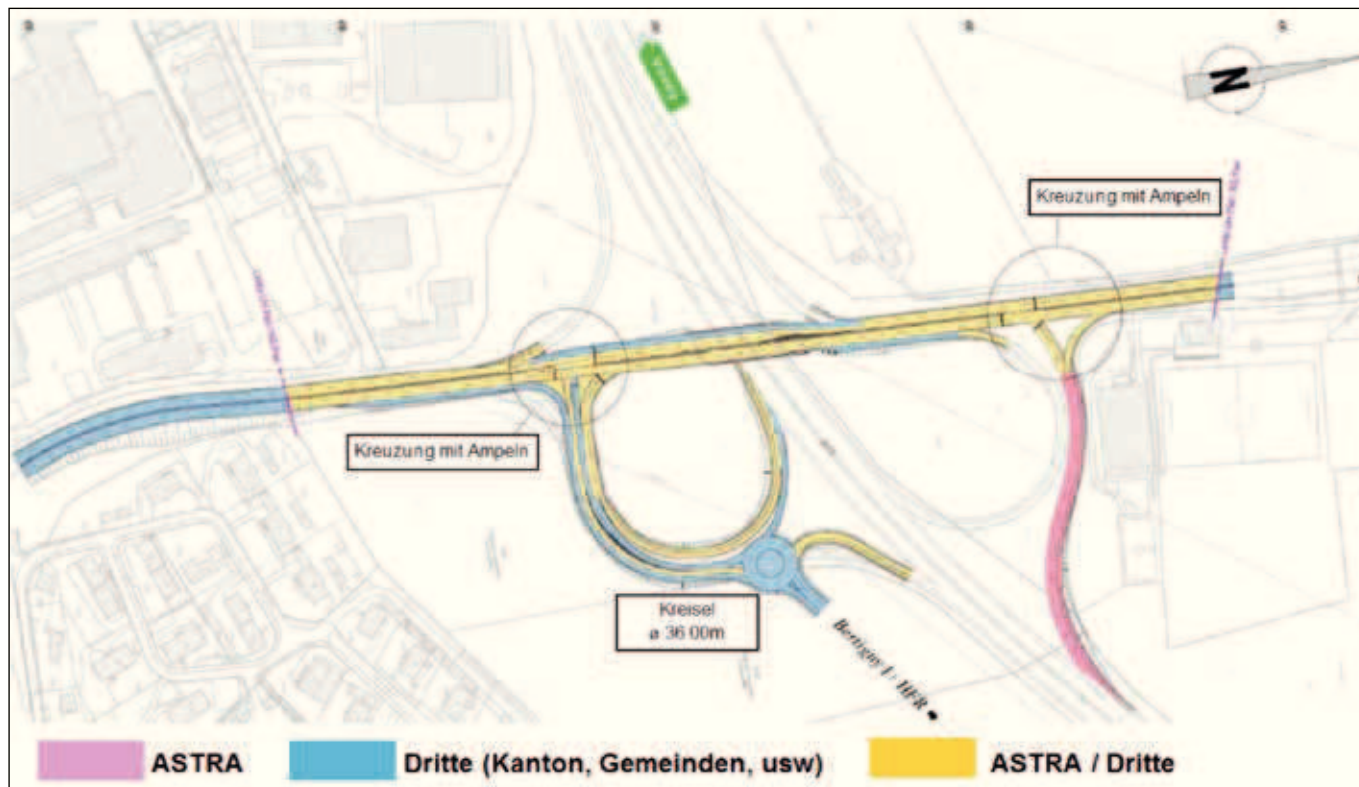
falls weitere Partner) aufgeteilt wird. Der endgültige Verteilschlüssel wird aber erst bekannt sein, wenn das definitive Projekt einmal öffentlich aufgelegt wird.

Wir schlagen vor, dass der Staat provisorisch den Teil der Dritten ganz übernimmt. Im jetzigen Stadium kann dieser Anteil nur geschätzt werden. Bei der öffentlichen Auflage des definitiven Projekts wird eine endgültige Aufteilung der Kosten zwischen dem Staat und der oder den betroffenen Gemeinden gemäss dem Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG; SGF 741.1) beschlossen werden.

Der Verpflichtungskredit für die Arbeiten wird dem Grosse Rat unterbreitet, wenn die Offerten der Unternehmen eingereicht und untersucht wurden. Die Honorare für die Bauingenieurleistungen im Zusammenhang mit der Ausschreibung (die auf 520 000 Franken geschätzt werden) sind in der oben angegebenen Schätzung des ASTRA nicht enthalten und müssen dazu gefügt werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass dieses Projekt nicht von der Finanzierung durch den Infrastrukturfonds profitieren kann.

Verteilschlüssel: Grundsatzschema für die Etappe 2A



Quelle: ASTRA (Positionierung der Zufahrt Bertigny/HFR noch nicht definitiv)

4.2. Neue Zufahrtsstrasse zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny

Aufgrund von Artikel 11 Abs. 1 Bst. c StrG, der festlegt, dass die Kantonsstrassen die Funktion haben, «die besonders verkehrsverursachenden Zentren von kantonaler Bedeutung an die nächstgelegene Nationalstrasse oder an das kantonale Netz anzuschliessen», ist die neue Zufahrtsstrasse Bertigny/HFR eine Kantonsstrasse und der Staat Freiburg Bauherr. Allfällige städtebauliche Teile (Trottoirs, seitliche Zufahrten usw.) gehen zulasten der Gemeinde Villars-sur-Glâne, und die Kosten werden gemäss StrG aufgeteilt.

Die Bauingenieurleistungen bis zur öffentlichen Auflage werden mit dem *Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019* (ASF 2013_113) finanziert. Sie wurden bereits vergeben. Die zusätzlichen Leistungen, die nötig sind, bis die wichtigsten Offerten der Rohbaufirmen eingehen, werden ebenfalls mit diesem Kredit finanziert.

Die Honorare für die weiteren Bauingenieurleistungen (vom Ausführungsprojekt bis zur Inbetriebnahme) werden in den Verpflichtungskredit für die Arbeiten aufgenommen, der später dem Grossen Rat zum Entscheid unterbreitet wird.

Der Kredit, der in diesem Dekret verlangt wird, umfasst also keine Honorare, die direkt für die Schaffung der neuen Zufahrt Bertigny/HFR bestimmt sind.

Der Kanton wird prüfen, ob er über das Agglomerationsprojekt der 3. Generation der Agglomeration Freiburg ein Gesuch um Mitfinanzierung (Infrastrukturfonds des Bundes) stellen soll.

4.3. Anpassung der Kreuzung Belle-Croix

Im Dekretsentwurf geht es auch um einen Kredit für die Studien für ein Vorprojekt, ein Projekt für ein Bauwerk, ein Baubewilligungsverfahren und Ausschreibungen (Leistungen 31 bis 41 gemäss SIA-Reglement 103) für die Kreuzung Belle-Croix. Da die Variante noch nicht gewählt wurde, wird vorgeschlagen, dass man sich auf die teuerste Variante (30 Millionen Franken $\pm 25\%$) stützt. Die nötigen Honorare für die Ingenieurleistungen können so auf 3 300 000 Franken geschätzt werden.

Der Betrag muss auf der Grundlage des StrG (Kreuzung mit 4 Zufahrten, davon 3 Kantonsstrassen und 1 Gemeindestrasse) zwischen dem Staat Freiburg und der Gemeinde Villars-sur-Glâne aufgeteilt werden, nämlich 75% zulasten des Staates und 25% zulasten der Gemeinde Villars-sur-Glâne. Bevor die Genehmigung der Gemeinde und deren feste Zusage, dass sie ihren Teil der Kosten übernimmt, vorliegt, wird keine Studie durchgeführt.

Bei der Prüfung des PA2 beurteilte der Bund die Massnahme 41.18 Umbau der Kreuzung Belle-Croix positiv und fasste für

den Zeithorizont 2019–2022 eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds in der Höhe von 40% oder einem Höchstbetrag von 20 Millionen Franken (Preis 2011, mit MWST) ins Auge. Diese Mitfinanzierung durch den Bund ist noch nicht garantiert; sie hängt von einer positiven Beurteilung des künftigen Agglomerationsprojekts der 3. Generation (PA3) ab.

4.4. Landerwerb

Für die geplanten Bauten und Änderungen müssen Grundstücke erworben werden:

- > Anpassung des Autobahnanschlusses mit Kreuzung für die Zufahrt Bertigny/HFR: Laut ASTRA braucht es für die Realisierung der Variante 2B ungefähr 16 000 m², die grösstenteils in der Arbeitszone liegen und Eigentum der Bürgergemeinde der Stadt Freiburg sind. Der Erwerb dieses Landes geht zulasten Dritter und nicht des ASTRA. Bevor der allfällige Bedarf der Gemeinde Villars-sur-Glâne an städtebaulichen Einrichtungen bekannt ist, werden alle Kosten zunächst provisorisch

vom Staat übernommen, wobei die Kosten natürlich später endgültig aufgeteilt werden.

- > Zufahrt Bertigny/HFR: Für die Realisierung der Zufahrtsstrasse Bertigny/HFR braucht es ungefähr 22 000 m², die im Eigentum der Bürgergemeinde der Stadt Freiburg sind und in der Arbeitszone und der Zone von allgemeinem Interesse liegen. Die Gemeinde Villars-sur-Glâne müsste allenfalls gemäss dem StrG den weiteren Landerwerb, der für ihre städtebaulichen Einrichtungen nötig ist, finanzieren.
- > Änderung der Kreuzung Belle-Croix: Das nötige Land für die Änderung der Kreuzung gehört a priori dem Staat Freiburg, mit Ausnahme einer Gemeindeparzelle.

4.5. Weitere (künftige oder gleichzeitige) Studien

Ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird erstellt. Er gibt an, welche Umweltmassnahmen ergriffen werden müssen (Böden, Lärm usw.), und berücksichtigt namentlich die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs im Sektor.

4.6. Zusammenfassende Aufstellung der Kosten

Gegenstand	Gesamtbetrag	Zulasten des Kantons
Studien für die Anpassung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum: provisorische Aufteilung 50% ASTRA, 50% Kanton ¹	2 100 000 Franken	1 050 000 Franken
dito, Ingenieurleistungen für Ausschreibungen	520 000 Franken	260 000 Franken
Studien für den Bau einer Zufahrt Bertigny/HFR ²	–	–
Studien für die Änderung der Kreuzung Belle-Croix: 75% Staat Freiburg, 25% Villars-sur-Glâne	3 300 000 Franken	2 475 000 Franken
Studien insgesamt	5 920 000 Franken	3 785 000 Franken
MWST 8%	473 600 Franken	302 800 Franken
Studien insgesamt mit MWST	6 393 600 Franken	4 087 800 Franken
Landerwerb: Autobahnanschluss	3 200 000 Franken	3 200 000 Franken
Landerwerb: Zufahrt Bertigny/HFR	4 250 000 Franken	4 250 000 Franken
Landerwerb: Belle-Croix	–	–
Total	13 843 600 Franken	11 537 800 Franken

¹ Dieser Betrag wird gemäss den Bestimmungen des StrG endgültig zwischen dem Staat und den betroffenen Gemeinden aufgeteilt.

² Diese Studien werden mit dem *Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kantonsstrassen in den Jahren 2014–2019* (ASF 2013_113) finanziert.

Wie bereits gesagt, muss noch geregelt werden, wie die Kosten im Einzelnen zwischen Staat und Dritten (Gemeinden, HFR-Freiburg usw.) aufgeteilt werden. Sie werden namentlich aufgrund der geltenden kantonalen Gesetzgebung aufgeteilt. Die Tatsache, dass der Staat bereit ist, die Vorfinanzierung von gewissen Studien und des Landerwerbs zu übernehmen, befreit Dritte nicht von der Finanzierungspflicht. Mit dieser Vorgehensweise kann die Realisierung aller Projekte beschleunigt werden. Nur der Teil, der tatsächlich zulasten des Staates geht, wird abgeschrieben.

5. Umfassender Zeitplan

5.1. Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum und Zufahrt Bertigny/HFR

Laut der Planung des ASTRA soll das definitive Projekt für den Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum im Herbst 2016 fertig sein. Die öffentliche Auflage und die Behandlung der Einsprachen wird sich über zwei Jahre, 2017 und 2018, hinziehen; das Detailprojekt ist im Sommer 2019 verfügbar, und die Ausschreibungen gehen Ende 2019 zu Ende. So kann

die 1. Etappe (2A), nämlich die Änderung des Anschlusses (Kreuzung Nord und Süd), der definitive Bau einer Zufahrt Bertigny/HFR, die Verbreiterung der jetzigen Überführung über die Autobahn von 4 auf 6 Spuren und die Vergrößerung der Kantonsstrasse Richtung Belle-Croix von 3 auf 4 Spuren, bis Ende 2021 fertig sein. Ein neues Kreditgesuch für die Rea-

lisierung dieser Etappe wird dem Grossen Rat zu gegebener Zeit unterbreitet (allenfalls gibt es eine Volksabstimmung).

Das definitive Projekt der 2. Etappe (2B), welche die Schaffung einer Unterführung unter der Kantonsstrasse in Moncor-Bertigny und eine neue Autobahnzufahrt umfasst, wird zur gleichen Zeit wie die erste Etappe erstellt. Die Ausführung ist hingegen noch nicht geplant.

		Planung																																			
		2013												2014												2015											
Jahr	Monat	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Projektstrategie																																					
Definitives Projekt (VE Variantenstudien)																																					
Suche nach Auftragnehmern (BHU + Projektverfasser)																																					
Definitives Projekt (VE Entwicklung gewählte Variante)																																					
Definitives Projekt (VE öffentliche Auflage + Behandlung Einsprachen)																																					
Jahr	Monat	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Definitives Projekt (VP Entwicklung gewählte Variante)																																					
Genehmigung																																					
Öffentliche Auflage + Behandlung Einsprachen																																					
Detailprojekt (DP)																																					
Ausschreibung Bau																																					
Bau																																					
Jahr	Monat	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Detailprojekt (DP)																																					
Ausschreibung Bau																																					
Bau																																					
Inbetriebnahme																																					

Quelle: ASTRA

5.2. Neue Zufahrtsstrasse zum HFR-Freiburg und zum strategischen Sektor Bertigny

Die Zufahrt Bertigny/HFR muss für die Baustelle zur Vergrößerung des HFR-Freiburg bereit sein (mit einem provisorischen Anschluss an die Kantonsstrasse). Der Zeitplan für ihren Bau weicht deshalb von demjenigen des Projekts des ASTRA ab. Das Baukreditgesuch für dieses Objekt wird dem Grossen Rat wahrscheinlich vor und unabhängig von den nötigen Krediten für den Autobahnanschluss und die Kreuzung Belle-Croix unterbreitet werden.

	2015	2016	2017	2018
Vorpjjekt, Projekt des Bauwerks				
Vorprüfung				
Öffentliche Auflage				
Behandlung der Einsprachen, Genehmigung der Pläne				
Landkäufe				
Ausschreibung Ingenieurleistungen für Fortsetzung der Leistungen				
Ausschreibung der Hauptlose der Tiefbauarbeiten				
Ausführungskredit für die Arbeiten vom Grossen Rat				
Ausführungsprojekt				
Beginn der Arbeiten (mit provisorischen Anschluss an die KS)				

5.3. Kreuzung Belle-Croix

Die öffentliche Auflage des Projekts zur Änderung der Kreuzung Belle-Croix ist Ende 2017 geplant. Die Arbeiten können später je nach wirklichem Bedarf ausgeführt werden.

	2016				2017				2018			
Wahl der Variante der Änderung der Kreuzung Belle-Croix	■											
Ausschreibung Bauingenieurleistungen (Leistungen SIA 103 Nr. 31 - 41)		■	■									
Vorprojekt, Projekt des Bauwerks				■	■	■						
Vorprüfung							■					
Öffentliche Auflage								■				
Behandlung der Einsprachen, Genehmigung der Pläne										■		
Landkäufe												
Ausschreibung der Hauptlose der Tiefbauarbeiten									noch festzulegen			
Ausführungskredit für die Arbeiten vom Grossen Rat									noch festzulegen			
Ausführungsprojekt									noch festzulegen			
Beginn der Bauarbeiten									noch festzulegen			

6. Risikoanalyse

Beim jetzigen Stand des Projekts, bestehen folgende Risiken und Unsicherheiten:

- > Unterschiede beim Fortschritt der Studien oder Aufgabe des Projekts aus verschiedenen Gründen:
 - voneinander abweichende Interessen der Partner (ASTRA, Staat, Gemeinden, HFR-Freiburg), namentlich was die Vordringlichkeit und/oder die Zweckmässigkeit dieses Baus anbelangt;
 - Differenzen zu Ausbaustrategien;
 - fehlende finanzielle Mittel der Partner;
 - Uneinigkeit über den Verteilschlüssel für die Kosten;
 - Enteignungsverfahren;
 - Einsprachen bei der öffentlichen Auflage;
 - Ablehnung des nötigen Baukredits für die Ausführung der Arbeiten durch den Grossen Rat (oder allenfalls durch das Volk);
- > nötige Anpassung der Annahmen, die dem Ausbau des Sektors und dem generierten Verkehr zugrunde liegen.

Unter dem wirtschaftlichen Gesichtspunkt können mit dem Projekt der strategische Sektor von kantonaler Bedeutung entwickelt und daher Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung geschaffen werden. Es trägt so zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Wirtschaft des Kantons bei.

Unter dem Gesichtspunkt der Umwelt ist aufgrund der Positionierung des Projekts im Kantonszentrum eine optimale Zugänglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr möglich, und so werden die vom motorisierten Individualverkehr ausgehenden Immissionen entsprechend vermindert. Das Projekt liegt in der Bauzone und verursacht eine mässige Umweltbelastung, die hauptsächlich den Boden und Lärmimmissionen betrifft.

Unter dem Gesichtspunkt der Gesellschaft erhöht das Projekt die Sicherheit des Autobahnanschlusses und ermöglicht einen schnelleren Zugang zu den Diensten des HFR-Freiburg. Ausserdem wurde es in Absprache mit allen betroffenen Akteuren und Partnern (Bund, Staat, Agglomeration, Gemeinden, HFR-Freiburg, tpf) ausgearbeitet.

7. Nachhaltige Entwicklung

Eine Untersuchung mit Kompass21 wurde durchgeführt, um zu bestimmen, in welchem Ausmass das Projekt beim jetzigen Stand an den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung beteiligt ist: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft.

8. Andere Folgen

Das beantragte Dekret beachtet die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden; die Genehmigung des jeweiligen Anteils an der Finanzierung durch die betroffenen Gemeinden bleibt vorbehalten.

Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staates und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als $\frac{1}{8}\%$ der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder; siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum (mehr als $\frac{1}{4}\%$ der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung).

9. Schlussfolgerung

Wir laden Sie ein, dieses Dekret anzunehmen; damit kann ein Projekt, das zur wirtschaftlichen Entwicklung des ganzen Kantons beiträgt, verwirklicht werden.
