



## Botschaft 2021-DIME-261

16. April 2024

### — Dekret über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für die Studien zur Verbindungsstrasse Marly–Matran

*Wir beantragen einen zusätzlichen Verpflichtungskredit von 3,45 Millionen Franken zum ursprünglichen Kredit von 6,625 Millionen Franken für die Studien zur Verbindungsstrasse Marly–Posieux, der mit dem Dekret vom 16. März 2006 (ASF 2006\_022) bewilligt wurde.*

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Beschreibung und Stand des Projekts</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Finanzielle Folgen</b>	<b>2</b>
<b>2.1</b>	<b>Finanzielle Deckung</b>	<b>2</b>
<b>2.2</b>	<b>Finanzbedarf bis zum Verpflichtungskreditgesuch für den Bau</b>	<b>3</b>
2.2.1	Tatsächliche Ausgaben	3
2.2.2	Zusätzlicher finanzieller Bedarf	3
<b>3</b>	<b>Höhe des beantragten Zusatzkredits</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Zeitplan</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Schlussfolgerung</b>	<b>4</b>

---

# 1 Beschreibung und Stand des Projekts

---

Das Projekt Marly–Posieux, gemeinhin als «Verbindungsstrasse Marly–Matran» bezeichnet, die als Bindeglied zwischen dem Süden der Agglomeration Freiburg und dem Autobahnanschluss Matran wirken wird, entspricht dem Willen des Staatsrats und des Grossen Rats, die Strecke Marly – Route de la Fonderie – Route de la Glâne – Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum von einem Teil des motorisierten Individualverkehrs zu entlasten, um auf dieser Achse dem öffentlichen Verkehr sowie der sanften Mobilität den Vorrang zu geben und ihre Attraktivität zu erhöhen. Es wird die städtebauliche Qualität entlang der aktuellen Strecke zwischen dem Autobahnanschluss Matran und Marly verbessern. Lastwagen und andere Fahrzeuge, die von der Autobahn kommen, werden den strategischen Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines», der 2017 vom Staat erworben und in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurde, versorgen können, ohne Ortschaften zu durchfahren oder Gemeindestrassen zu benutzen, die für diese Art von Verkehr ungeeignet sind.

Das Projekt sieht den Bau einer neuen, rund 3,5 km langen Strasse in offener Streckenführung vor. Bei Marly wird die neue Verbindung in die Haarnadelkurve der Route de la Gruyère beim Anstieg von La Crausaz münden. Des Weiteren sind zwei Brücken geplant, für die ein Ingenieurwettbewerb durchgeführt wurde. Dessen Ergebnis wurden im März 2020 vorgestellt. Die erste, 798 m lange Brücke wird die Saane zwischen den Gemeinden Marly und Hauterive überqueren und die Erhaltung des auf der Strecke liegenden Auengebiets von nationaler Bedeutung erlauben. Die zweite Brücke wird über das Chésalles-Tal führen und eine Länge von 203 m haben.

Die sanfte Mobilität, namentlich der Veloverkehr, wird über sichere Verbindungen verfügen: Von Marly aus werden die Velos über die aktuelle Route de Chésalles, die vom überwiegenden Teil des Verkehrs entlastet wird, bis zur neuen Hauterive-Brücke geführt, die sie auf einem 3,6 m breiten gemeinsamen Rad- und Fussweg überqueren können. Alternativ können sie die Radstreifen entlang der neuen Verbindung nutzen, für die es 2024 eine ergänzende öffentliche Auflage geben wird. Auf der Seite von Grangeneuve werden die Velofahrerinnen und -fahrer die bestehenden Verbindungen benutzen können, die zur Ausbildungsstätte und zur künftigen Veloverbindung Freiburg – Bois de la Glâne – Posieux, die im Moment noch im Projektstadium ist, führen werden. Den Fussgängerinnen und Fussgängern werden die bestehenden, entsprechend beschilderten Verbindungen zur Verfügung stehen.

Das Projekt der Strassenverbindung Marly–Matran mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» ist im kantonalen Richtplan eingetragen und wurde am 11. Dezember 2020 öffentlich aufgelegt.

Im Anschluss an die öffentliche Auflage erforderte die Behandlung der 110 Einsprachen und 5 Stellungnahmen Projektanpassungen und Ergänzungen des Umweltverträglichkeitsberichts, die im Rahmen einer ergänzenden öffentlichen Auflage im Jahr 2024 publiziert werden sollen.

Laut Finanzplanung für die Studien und Leistungen, die zu erbringen sind, bevor ein Verpflichtungskredit für die Realisierung des Projekts vorgelegt werden kann, zeichnet sich eine finanzielle Unterdeckung ab.

## 2 Finanzielle Folgen

---

### 2.1 Finanzielle Deckung

Die finanzielle Deckung der Studien und Käufe im Zusammenhang mit dem Projekt der Verbindungsstrasse Marly–Matran ist durch das Dekret ASF 2006\_022 vom 16. März 2006 über einen Gesamtbetrag von 6 625 000 Franken – bzw. von 7 423 924 Franken per Oktober 2023 nach Anpassung des Kredits gemäss Entwicklungen des Baupreisindex und der Preise – gewährleistet.

Laut der Botschaft zum Dekret wird der Betrag wie folgt aufgeteilt:

	Botschaft 2006	Indexierte Beträge
Studien	5 525 000	6 323 924
Grundstückwerb	1 100 000	1 100 000
<b>Gesamtbetrag des Kredits</b>	<b>6 625 000</b>	<b>7 423 924</b>

NB: Es gibt keine Indexbindung für den Posten «Grundstückwerb».

## 2.2 Finanzbedarf bis zum Verpflichtungskreditgesuch für den Bau

### 2.2.1 Tatsächliche Ausgaben

Am 5. Dezember 2023 beliefen sich die tatsächlichen Ausgaben (bezahlte Beträge) auf 6 180 156 Franken, wovon 1 998 420 Franken auf Immobilienerwerbe entfielen.

### 2.2.2 Zusätzlicher finanzieller Bedarf

Der zusätzliche Finanzbedarf erklärt sich insbesondere durch die Notwendigkeit, eine Güterzusammenlegung durchzuführen, zusätzliche Studien im Anschluss an die öffentliche Auflage zu erstellen, die Verkehrsstudien zu aktualisieren, die Umweltverträglichkeitsprüfung zu vertiefen, das Genehmigungsverfahren für die Erdverlegung der Hochspannungsleitungen durchzuführen, die mit dem geplanten Trasse in Konflikt stehen, sowie die juristische Unterstützung für die Behandlung von Einsprachen und Beschwerden.

Die Kosten für die zusätzlichen Studien und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Zusatzstudien bis zur SIA-Teilphase 41 (Bohrungen, Bodenkunde, Quellen)	1 500 000
Zusätzlicher Umweltverträglichkeitsbericht	150 000
Obligatorische Güterzusammenlegung (Geometer)	300 000
Bericht zur Güterzusammenlegung	200 000
Groupe E (Studie für die Erdverlegung der Hochspannungsleitungen)	100 000
Juristische Unterstützung	250 000
Klimaprüfung	125 000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes ~10 %	300 000
MWST 8,1 %	236 925
<b>Total</b>	<b>3 161 925</b>

Es sei daran erinnert, dass die Leistungen im Zusammenhang mit den archäologischen Prospektionsarbeiten aus dem Budget für die Laufende Rechnung des Amts für Archäologie (AAFR) finanziert werden. Sollten Ausgrabungen durchgeführt werden müssen, wird ein entsprechender Kredit beantragt werden.

Jedes Mal, wenn sich eine Gelegenheit zum Erwerb von Grundstücken ergibt, kann bei der politischen Instanz, die aufgrund der Höhe des Transaktionsbetrags zuständig ist, ein gesonderter Kreditantrag gestellt werden.

## 3 Höhe des beantragten Zusatzkredits

Die finanzielle Situation lässt sich wie folgt zusammenfassen:

	Fr. (inkl. MWST)	Fr. (inkl. MWST)
Durchgeführte Landerwerbe	1 998 420	
Bereits eingeleitete Studien	5 695 102	
Erforderliche zusätzliche Studien	3 161 925	
Total		10 855 447
Finanzielle Deckung durch den ursprünglichen Kredit	-7 423 924	
Zusätzlich nötige finanzielle Deckung		3 431 523
<b>Gerundet</b>		<b>3 450 000</b>

Es wird ein Zusatzkredit von 3 450 000 Franken beantragt.

Dieser Kredit wird auf der Basis des schweizerischen Baupreisindex für den Espace Mittelland (Basis Oktober 2023 = 113.2) indiziert.

## 4 Zeitplan

Nach der Anpassung des Projekts aufgrund der über hundert Einsprachen, die nach der ersten Auflage von betroffenen Parteien und mehreren Gemeinden eingereicht wurden, erfolgt im zweiten Halbjahr 2024 eine ergänzende öffentliche Auflage. Unter Vorbehalt der Zeit für die Beschwerdeverfahren vor dem Kantonsgericht (ein Jahr) und dem Bundesgericht (ein Jahr) könnte das Projekt 2025–2026 genehmigt, die Ausschreibungen für die Unternehmen 2028 lanciert und ein Verpflichtungskreditgesuch für die Realisierung dem Grossen Rat und dem Freiburger Stimmvolk 2029–2030 vorgelegt werden.

## 5 Schlussfolgerung

Die Gewährung dieses Zusatzkredits ermöglicht es, die Studien für dieses Projekt von kantonaler Bedeutung bis zum Kreditgesuch für die Bauarbeiten fortzusetzen und abzuschliessen.