

**Machbarkeitsstudie und Bau eines
Tunnels oder einer gedeckten Galerie
zwischen St. Leonhard und der Route de
la Fonderie**

Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 28. Mai 2009 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat (*TGR* S. 1159) weisen die Grossräte Daniel Gander und Elian Collaud auf die Verkehrsprobleme auf der Murtenstrasse in Granges-Paccot sowie der Murtengasse und der Avenue du Général-Guisan in Freiburg hin und befürchten, dass die Begleitmassnahmen, die Ende 2013 mit der Eröffnung der Poyabrücke eingeführt werden sollen (insbesondere die Schliessung der Zähringerbrücke für Privatautos), zu Verkehrsstörungen führen wird. Deshalb ersuchen Sie den Staatsrat, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen und eines der beiden folgenden Bauwerke zu verwirklichen:

- ein vierspuriger Tunnel in der Verlängerung der SBB-Bahnlinie zwischen dem Sektor St. Leonhard und der Route de la Fonderie;

oder

- eine vierspurige gedeckte Galerie in der Verlängerung der SBB-Bahnlinie, die ebenfalls den Sektor St. Leonhard mit der Route de la Fonderie verbindet und auf dessen Dach eine Promenade, ein Radweg oder eine Gartenanlage eingerichtet werden könnte.

Die Verfasser des Postulats verlangen ausserdem, dass bei den Sektoren St. Leonhard und Route de la Fonderie keine Neubauten, die ein dieses Projekt verunmöglichen könnten, bewilligt werden.

Zur Begründung ihres Vorschlags führen die beiden Grossräte zahlreiche Vorteile an, namentlich die Lenkung des von der Poyabrücke und der Murtenstrasse kommenden bzw. des von Marly und der Route de la Glâne kommenden Verkehrs, die Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Stadt Freiburg, mehr Platz für den oberirdisch geführten öffentlichen Verkehr sowie die Verbesserung der Luft- und Lebensqualität für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Freiburg.

Antwort des Staatsrats

Es ist nicht das erste Mal, dass der Bau eines die Stadt Freiburg unterquerenden Tunnels vorgeschlagen wird. Ende der 80er-Jahre arbeitete die Stadt Freiburg das Konzept «Parapluie» aus. Dieses sah eine Galerie vor, die den Verkehr von der Poyabrücke von der Avenue du Général-Guisan bis ins Stadtzentrum führen sollte. Später schlug ein Generalunternehmen vor, die unterirdischen Parkieranlagen der Stadt durch Minitunnel mit Gegenverkehr, die einzig für leichte Fahrzeuge zugänglich sein sollten, untereinander zu verbinden. Diese Tunnel sollten bei den fünf Einfahrten/Ausgängen der Stadt (Poya, Jura, Pérolles, Daillettes, Belle-Croix) beginnen und zu den rund zehn unterirdischen Parkieranlagen der Stadt führen und ausserdem die Möglichkeit bieten, von einem der Eingänge zu einem beliebigen Ausgang zu gelangen. Diese Idee ist zwar durchaus interessant, jedoch für diese Stadt absolut unverhältnismässig und wurde entsprechend auch nicht weiter verfolgt.

Seither hat sich die Betrachtungsweise geändert; das Verkehrskonzept für die Agglomeration wurde angepasst. Im Erläuterungsbericht zum Richtplan der Agglomeration wird folgende Strategie definiert (siehe Seite 58 ff. des Berichts):

Globales Verkehrskonzept

Die Umsetzung des Leitbildes im Bereich Verkehr beruht auf Zielsetzungen und Grundlagen, die aus dem Regionalen Verkehrsplan stammen.

Die wesentlichen Elemente des globalen Verkehrskonzepts sind folgende:

- eine Verstärkung der Hierarchisierung des Strassennetzes (Tangentialnetz, Radialnetz am Stadteingang und Kammerung);*
- die Verstärkung der Rolle des ÖV [öffentlicher Verkehr] (Bus und Schiene) und des Langsamverkehrs im Gebiet der Agglomeration;*
- die Entwicklung der modalen Schnittstellen (P+R, Abstellplätze für Zweiräder) in der Nähe der ÖV- und Bahnhaltestellen;*
- die Fortführung der Umsetzungsmassnahmen, welche die Kontinuität des Radwegnetzes garantieren;*
- die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren unter Fortsetzung der Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die in verschiedenen Agglomerationsgemeinden schon eingeführt wurden;*
- die Umsetzung einer koordinierten Parkplatzpolitik.*

Komplementarität Verkehr/Siedlungsentwicklung

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen und die Entwicklung der Siedlungsschwerpunkte müssen koordiniert werden, um die Entwicklung an den gewählten Stellen sicherzustellen.

Die vom Richtplan der Agglomeration vorgesehenen Siedlungsschwerpunkte hängen von den notwendigen Verkehrsmassnahmen ab, um neue Verkehrserzeuger absorbieren und ganz besonders die Umsetzung des globalen Verkehrskonzepts gewährleisten zu können.

Strassennetz

In Anwendung der Grundlagen für die Hierarchisierung des Strassennetzes wird vorgesehen:

- eine Verstärkung der Rolle der A12 für die agglomerationsinternen Verkehrsströme, da sie über wichtige Reservekapazitäten verfügt. Um die Benutzung dieser Infrastruktur zu optimieren müssen auf Ebene der Autobahnanschlüsse und den wichtigsten Strassenverbindungen Massnahmen für die Verkehrsflüssigkeit und die Sicherheit getroffen werden;*
- die Umgestaltung der Autobahnanschlüsse von Matran, Freiburg-Süd/Zentrum, Freiburg-Nord und Düdingen, von denen die Siedlungsschwerpunkte der Anschlusssektoren West und Ost, Bertigny-West, Plateau d'Agy/Champ des Alouettes und Birch abhängen;*
- das Sicherstellen der Kontinuität des Agglomerationsgürtels (Tangentialnetz) durch die Realisierung der Poya-Brücke, die Verbreiterung der Murtenstrasse auf vier Fahrbahnen, die Verbesserung der Autobahn-Halbanschlüsse*

Givisiez/Villars-sur-Glâne, die Verwirklichung der eventuellen Strassenverbindung Marly–Matran;

- die Realisierung eines Autobahn-Halbanschlusses in Granges-Paccot, um die Verbindung zwischen Bern und den Industriezonen Givisiez und Granges-Paccot zu erleichtern;*
- die Reorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum Freiburg unter Einbezug des Kammerungsprinzips. Der Erfolg dieser Massnahme hängt dabei von der Umsetzung der Verkehrskontrolle im Bereich des Bahnhofs und des Burg-Quartiers ab, die den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr begünstigen, den Transitverkehr aber einschränken;*
- die Entwicklung eines Tangentialstrassennetzes, das alternative Fahrstrecken ausserhalb der dichten Wohngebiete und der Sekundärzentren wie beispielsweise Düdingen anbietet, in Kombination mit den bestehenden Achsen und den neuen Strasseninfrastrukturen (Umfahrungsstrasse);*
- die Begleitung dieser Entwicklungen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, um den örtlichen Verkehr und die dem Personenwagen gegenüberstehenden Alternativen zu bevorzugen, und die Lebensbedingungen der Einwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt zu verbessern (Valtraloc-Konzepte).*

Gewisse der von den beiden Verfassern des Postulats angestrebten Ziele können auch über zielgerichtetere Massnahmen erreicht werden. Beispiele hierfür wären die Variante, die im Rahmen des Poyaprojekts eine unterirdische Verkehrsführung im Sektor St. Leonhard vorsieht und derzeit von den beauftragten Unternehmen untersucht wird, oder die gezielten Begleitmassnahmen, die die Stadt Freiburg umsetzen wird.

Diese Massnahmen sind Bestandteil des Poyaprojekts und für die Behörden bindend, namentlich aufgrund des Teilverkehrsrichtplans (TVRP) und der Elemente, die im Umweltverträglichkeitsbericht zum Poyaprojekt (siehe www.poya-bruecke.ch) enthalten sind. Der TVRP legt als allgemeines Ziel fest, dass die vor der Eröffnung der Poyabrücke gemessene Verkehrsbelastung infolge ihrer Inbetriebnahme nicht zunehmen darf.

Die im Postulat vorgeschlagenen Lösungen sind der Ausdruck einer Zeit, in der der technische Fortschritt, die wirtschaftliche Entwicklung und die Mobilität fast überall – auch in städtischen Gebieten – in eine Vervielfachung der Verkehrswege mündete. Mit diesen Lösungen wollte man in erster Linie den wachsenden Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs gerecht werden. Die übrigen Funktionen des städtischen Lebensraums wurden dabei mehr oder weniger ausgeblendet. Diese einseitig ausgerichteten Verkehrswege haben riesige Probleme zur Folge, weil kaum eine Beziehung mit den gebauten Strukturen und deren Nutzung besteht. Um dagegen vorzugehen, wird inzwischen durch die Schaffung eines geeigneten Umfelds versucht, die Vorherrschaft des motorisierten Individualverkehrs zugunsten einer Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer zu mindern.

Ganz abgesehen von den Kosten (rund eine halbe Milliarde Franken) und den Schwierigkeiten bei der Verwirklichung ist der Vorschlag eines Tunnels durch die Stadt Freiburg aus Sicht des Verkehrs nicht gerechtfertigt. Auch wäre ein solcher Tunnel unverhältnismässig angesichts der Grösse Freiburgs und den Wartezeiten auf dem Strassennetz. Des Weiteren ist das Vorhaben nicht vereinbar mit den Verkehrsgrundsätzen des Agglomerationsprogramms, die auf der Stärkung der Rolle des Autobahnringes (verfügt über bedeutende Reservekapazitäten) für den motorisierten Individualverkehr und die Kammerung des Stadtnetzes beruhen. Und schliesslich stünde ein solches auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Vorhaben den Erwartungen an die Agglomerationen in den Bereichen nachhaltige Entwicklung, Verringerung der vom Strassenverkehr erzeugten Belastungen sowie Neunutzung des öffentlichen Raums durch

andere Verkehrsteilnehmer und Fortbewegungsmittel zugunsten einer besseren Lebensqualität in der Stadt diametral entgegen.

Der Staatsrat hat aus all diesen Gründen nicht die Absicht, die von den Postulanten geforderte Studie durchzuführen und schlägt dem Grossen Rat vor, das Postulat abzulehnen.

Freiburg, den 15. September 2009