

**Grandfeybrücke – Kunst versus  
Langsamverkehr: Wo sind die Prioritäten  
des Kantons?****Anfrage****Von der ersten Stunde an ein Durchgang für den Langsamverkehr**

Der Grandfey-Viadukt an der Bahnlinie von Bern nach Freiburg gehört zu den grössten Brücken der Schweiz. Von 1858 bis 1862 wurde die 334 m lange und 82 m hohe Brücke als Stahlfachwerkkonstruktion ausgeführt. Sechs auf mächtigen Steinfundamenten stehende Gitterpfeiler trugen einen starken Fachwerkbalken, auf den der Oberbau der Schienen zu liegen kam. Im Innern des Fachwerkträgers gab es eine Passage für Fussgänger und kleine Karren. Damit erschloss der Grandfey-Viadukt für den leichten Landverkehr eine neue Passage über die lang gestreckte und sehr unwegsame Schlucht der Saane.

Mit der Elektrifizierung des Schienennetzes der Schweizerischen Bundesbahnen musste die Brücke verstärkt werden, um die schwereren und schneller fahrenden Lokomotiven und Zugskompositionen tragen zu können. Nach einem Konzept des Pioniers grosser Betonbauten in der Schweiz Robert Maillart erhielt der Grandfey-Viadukt von 1925 bis 1927 seine neue Gestalt. Zwischen den sechs vollständig einbetonierten Stahlfachwerkstützen liegen weite Betonbögen, über deren Scheitel der erneuerte Fussgängerweg verläuft.

Heute ist die Grandfeybrücke wichtiger Bestandteil von Velo- und Wanderrouten zwischen dem Hauptort des Kantons und der Umgebung mit zahlreichen Ausflugszielen und hohem Pendlerpotenzial. Sie steht zudem symbolträchtig zwischen der französisch- und deutschsprachigen Bevölkerung.

Die Brücke ist eine wichtige und grundsätzlich attraktive Verbindung für den sog. „Langsamverkehr“, dessen Wert sowohl in Tourismus, Gesundheit und Mobilität gerade in der Agglomeration stark an Bedeutung gewinnt. Die Brücke stellt für manche eine direkte, topografisch optimale Verbindung zwischen Düdingen und Freiburg dar, für manche liegt sie ideal für Ausflugstouren, für manche ist sie selbst Ausflugsziel.

**Handlauf als Stein des Anstoßes**

Die Passage durch den Grandfey-Viadukt gehört zu den schönsten Punkten im Streckennetz der Wanderwege und der Radwege des Kantons Freiburg. Bei dieser Passage befindet sich eine moderne Skulptur des amerikanischen Künstlers Richard Serra. Das Kunstwerk stellt einen L-förmigen Stahlträger dar und wurde 1988 erstellt. Im Sommer 2007 wurde das Objekt durch die Montierung eines Handlaufes durch die SBB geschädigt. Bei der Bevölkerung ist die Skulptur sehr umstritten, da sie vor allem für die Radfahrer störend und gefährlich ist.

Der Kanton hat – ganz im Gegensatz zu den seit Jahren formulierten Wünschen der Bevölkerung nach einer konstruktiven und praktikablen Lösung – sofort binnen Tagen reagiert, um das Kunstwerk zu schützen. Der Handlauf wurde schnell wieder entfernt.

Seit langem werden die Zugänge zur Brücke als unbequem, gefährlich, ja gar als unpraktikabel kritisiert. Tatsächlich sind die Rampen sehr steil und eng, die Stahlplastik erleichtert die Benutzung der Rampen in keiner Weise – im Gegenteil: sie erhöht das Unfallrisiko und macht die Passage für manche BenutzerInnen unattraktiv oder gar unmöglich.

Die Zugänge gestalten sich für Familien mit Kinderwagen, Velofahrende, ältere und behinderte Menschen (Rollstuhlfahrende) und Kinderveloanhänger als sehr problematisch und diskriminierend. Auf diese Problematik hat der Kanton aber in den vergangenen Jahren nicht reagiert. Der Kanton hat sich bisher vornehmlich nur aus Kunstsicht dazu geäußert.

Seit bald zwei Jahrzehnten werden die Stahlverlängerungen von der Bevölkerung häufig kritisiert. Sie erschweren den Zugang zur Brücke massiv. Die Reaktionen auf den jüngsten Vorfall zeigen erneut, wie unpopulär und umstritten das Kunstwerk ist. Ein Kunstwerk darf es zum Ziel haben, im übertragenen Sinne anzuecken und anzustossen. Die zahlreichen Reaktionen und Anregungen aus der Bevölkerung zeigen aber, dass wichtige Anliegen aus der Bevölkerung seit Jahren nicht ernst genommen worden sind. Die Anregungen reichen von flacheren und breiteren Rampen (auch geeignet für Rollstühle und Veloanhänger) bis zum Entfernen der Skulptur.

Die neuesten Reaktionen des Kantons (Kulturgüterdienstes) zeigen, dass dem Kunstwerk erste Priorität zugeordnet wird, erst dann werden die Aspekte der Sicherheit oder Praktikabilität angeschaut.

### **In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:**

Wie erklärt und rechtfertigt es sich, dass der Kanton auf die jahrelange Kritik aus der Bevölkerung nicht wirklich eingegangen ist?

Welche Bedeutung wird der Grandfeybrücke als Verbindungselement und offizieller Rad- und Fussweg in der Agglomeration beigemessen?

Wie garantiert der Kanton, dass dieser Weg auch für „Minderheiten“ (Familie mit Veloanhänger, RollstuhlfahrerInnen,...) nicht mehr diskriminierend wirkt?

Inwiefern sind überhaupt bei der Errichtung des Kunstwerks und der Gestaltung der Rampen die lokalen Behörden (Gemeinden, Region, Kanton) und Interessensvertreter aus der Bevölkerung (z.B. sanfte Mobilität, Behindertenvereinigungen) einbezogen worden?

Inwiefern werden Vertreter der lokalen Behörden und Vereinigungen gegenwärtig einbezogen?

Nach welchen Kriterien erfolgt die Güterabwägung für die Beurteilung der gegenwärtigen Situation?

Wäre es allenfalls denkbar, dass der Kanton die SBB von den Dienstbarkeiten betreffend Kunstwerk befreit?

14. September 2007

### **Antwort des Staatsrats**

#### **Einleitung**

Die Grandfeybrücke ist in mehrfacher Hinsicht aussergewöhnlich: aufgrund der Qualität des vom Architekten Robert Maillart umgebauten Kunstbauwerks; aufgrund ihrer Integration in die Landschaft des Schiffenensees; und aufgrund der Skulptur „Maillart Extended“ des Künstlers Richard Serra, in der die Brücke gewissermassen ihre Fortsetzung findet. Zusammen machen diese Aspekte die Eigenheit und Einzigartigkeit der Brücke aus. Entsprechend sollten alle Aspekte bewahrt werden. Die Grandfeybrücke gehört zu den

schönsten und bekanntesten Kunstbauwerken des schweizerischen Schienennetzes und ist weit über unsere Grenzen hinaus bekannt.

Eigentümerin der Brücke sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB); die Skulptur gehört dem Staat Freiburg. 2003 schlossen die SBB und der Staat einen Dienstbarkeitsvertrag zum Schutz der Skulptur. Die SBB erklärten sich darin bereit, das Kunstwerk, das dem Staat gehört, zu tolerieren, und der Staat Freiburg verpflichtete sich, den Unterhalt der Skulptur zu gewährleisten und so ihren Bestand dauerhaft zu sichern.

Der Handlauf, der 2007 von den SBB an der Skulptur angebracht worden war, wurde vom Unternehmen ein paar Wochen später wieder entfernt.

Die Grandfeybrücke ist zudem Bestandteil der schweizerischen Velo- und Wanderroute, die unser Kanton zwischen Jaun und Murten quert (Radroute 59 „Veloland Schweiz“).

Auf die Brücke gelangt man auf beiden Seiten über eine relativ steile Treppe, die rund 20 Stufen hat und mit seitlichen Handläufen sowie einer Velorampe ausgestattet ist. Die Skulptur befindet sich in der Treppenmitte und es ist unbestritten, dass sie den Zugang zur Brücke verengt, doch stellt sie weder für Fussgänger noch für Radfahrer ein unüberwindliches Hindernis dar.

## Gutachten

Die SBB haben bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein Gutachten in Auftrag gegeben, um abzuklären, inwiefern die Serra-Skulptur im Kontext der Grandfeybrücke ein Risiko für die verschiedenen Benutzergruppen darstellt.

Die Schlussfolgerungen der bfu lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Kleinkinder: Die Praxis und der gesunde Menschenverstand verlangen, dass Kinder dieser Altersgruppe bei der Hand genommen werden oder im Kinderwagen mitgeführt werden. So sind denn auch keine besonderen Massnahmen für diese Benutzergruppe nötig.
- Schulkinder und Jugendliche: Ab acht Jahren können Kinder Gefahren erkennen und abschätzen. Eine Absperrung würde sie nicht davon abhalten, auf die Skulptur zu klettern und würde die Sicherheit somit auch nicht erhöhen. Um ein homogenes Sicherheitsniveau für diese Altersgruppe zu gewährleisten, müssten umfangreiche Massnahmen getroffen werden – namentlich beim Geländer.
- Ältere und gehbehinderte Personen: Ihnen ist es praktisch nicht möglich, auf die Passage für Fussgänger zu gelangen, da die Treppen an beiden Enden der Brücke für diese Benutzergruppe zu steil sind.
- Zweiräder: Diese Benutzergruppe kann die am Rand der Treppe eingerichteten Rampen benutzen, um auf die Brücke zu gelangen bzw. um sie zu verlassen. Die Beschaffenheit der Örtlichkeit zwingt die Radfahrer, vom Rad abzusteigen um es die Rampe hinaufzustossen. Auch müssen die Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Brücke ihre Geschwindigkeit an die Örtlichkeit anpassen. Durch die Skulptur sind die Zugänge etwas enger, doch keineswegs unpassierbar.

Abschliessend kommt der Gutachter zum Schluss, dass die Anbringung eines Piktogramms, mit dem das Besteigen der Skulptur verboten wird, und einer Tafel, auf welcher die Hintergründe des Kunstwerks erklärt werden, als Informations- und Präventionsmittel genügen sollten.

## **Beantwortung der gestellten Fragen**

*Wie erklärt und rechtfertigt es sich, dass der Kanton auf die jahrelange Kritik aus der Bevölkerung nicht wirklich eingegangen ist?*

Der Staat hat die kritischen Bemerkungen, die da und dort geäussert wurden, durchaus gehört. Allerdings ist zu beachten, dass die Grandfeybrücke nicht im Besitz des Staats, sondern im Privatbesitz der SBB ist. Entsprechend sind die SBB für allfällige bauliche Mängel oder für einen mangelhaften Unterhalt des Bauwerks verantwortlich.

*Welche Bedeutung wird der Grandfeybrücke als Verbindungselement und offizieller Rad- und Fussweg in der Agglomeration beigemessen?*

Die Grandfeybrücke ist im kantonalen Verkehrsplan aufgeführt. Die Brücke ist äusserst attraktiv gelegen und bietet den Fussgängern und Radfahrern eine direkte Verbindung zwischen Freiburg und Düdingen. Im kantonalen Verkehrsplan, den der Staatsrat im März 2006 verabschiedet hat, sind die Ziele des Kantons im Bereich des Langsamverkehrs festgehalten. Insbesondere sollen die Fusswegverbindungen sicher, attraktiv und so direkt wie möglich gestaltet werden und es soll ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften geschaffen werden.

*Wie garantiert der Kanton, dass dieser Weg auch für „Minderheiten“ (Familie mit Veloanhänger, RollstuhlfahrerInnen,...) nicht mehr diskriminierend wirkt?*

Die Eigenheiten der Brücke und der Örtlichkeit erlauben es nicht allen Personen, die Grandfeybrücke zu benutzen. Als die Brücke gebaut wurde, war das Konzept der architektonischen Hindernisse nicht bekannt und konnte entsprechend auch nicht berücksichtigt werden. Dem ist anzufügen, dass nicht alle Fuss- und Radwege zwangsläufig der gesamten Bevölkerung zugänglich sein können und müssen, wie das Beispiel gewisser Gebirgspfade oder gewisser historischer Gebäude und Türme zeigt.

*Inwiefern sind überhaupt bei der Errichtung des Kunstwerks und der Gestaltung der Rampen die lokalen Behörden (Gemeinden, Region, Kanton) und Interessensvertreter aus der Bevölkerung (z.B. sanfte Mobilität, Behindertenvereinigungen) einbezogen worden?*

Die Rampen wurden beim Bau der Brücke im 19. Jahrhundert oder bei deren Umbau zwischen 1925 und 1927 erstellt, einer Zeit, in der die Beteiligung der Behörden und Interessenvertreter wohl nicht denselben Stellenwert hatte wie heute. Die Errichtung der Skulptur hingegen ist neueren Datums. Sie wurde 1988 von einem Berner Kunstsammler in Auftrag gegeben und auf dem Eigentum der SBB installiert. Der Staatsrat wurde in keiner Weise an diesem privaten Unternehmen beteiligt. Das Kunstwerk ging erst 2002 in den Besitz des Staats über.

*Inwiefern werden Vertreter der lokalen Behörden und Vereinigungen gegenwärtig einbezogen?*

Im Falle von Planungs- oder Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Grandfeybrücke hätten die lokalen Behörden, Vereinigungen und alle anderen betroffenen Personen die Möglichkeit, sich in die entsprechenden Verfahren einzubringen.

*Nach welchen Kriterien erfolgt die Güterabwägung für die Beurteilung der gegenwärtigen Situation?*

Die gegenwärtige Situation kann nach der Entfernung des an der Skulptur angebrachten Handlaufs als stabil bezeichnet werden. Derzeit besteht keine Absicht, die Situation neu zu erwägen.

*Wäre es allenfalls denkbar, dass der Kanton die SBB von den Dienstbarkeiten betreffend Kunstwerk befreit?*

Mit dem Dienstbarkeitsvertrag verpflichten sich die SBB als Besitzerin der Brücke, das Kunstwerk zu tolerieren. Die SBB von dieser Pflicht zu befreien, hiesse, die Skulptur von Richard Serra von der Grandfeybrücke entfernen zu wollen. Angesichts der Zusagen, die der Staat gemacht hat, als er in den Besitz des Kunstwerks gelangte, und in Anbetracht des grossen künstlerischen Werts der Skulptur wünscht der Staatsrat indessen nicht, dass die Skulptur „Maillart Extended“ entfernt wird. Im Übrigen haben die SBB auch nie verlauten lassen, dass sie das Kunstwerk in Zukunft nicht mehr auf ihrem Eigentum akzeptieren wollten.

Freiburg, den 4. Dezember 2007