

Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 24. Juni 2005 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat (TGR S. 814) stellen sich die Grossräte André Schoenenweid und André Magnin auf den Standpunkt, dass das Problem der Verkehrsströme (Fussgänger und Autos) auf dem Campus der Universität Pérolles nach wie vor ungelöst sei. Ausserdem befürchten Sie, dass der Fussgängersteifen mit Lichtsignal, so wie er derzeit vorgesehen ist, bedeutende und unverhältnismässige Staus verursachen werde. Deshalb verlangen sie vom Staatsrat Folgendes:

- Bereits jetzt soll das Verfahren (Studien, Genehmigung der Pläne, öffentliche Auflage, Vergabe) für weitergehende bauliche Lösungen eingeleitet werden, damit die eigentlichen Bauarbeiten unmittelbar nach Ende der zweijährigen Probezeit begonnen werden können.
- Es sollen grundsätzliche Überlegungen angestellt werden, wie das Universitätsgelände nachhaltig und vollständig vom Automobilverkehr befreit werden kann.

Antwort des Staatsrats

1 Rückblick

1.1 Studien vom Jahr 1988

1988 hat das Tiefbauamt in einer Variantenanalyse geprüft, ob die Route de Marly unterirdisch geführt werden könnte. Es wurden sechs Varianten skizziert. Im Süden sollte die Zufahrtsrampe zum Tunnel je nach Variante unmittelbar bei der Pérolles-Brücke oder vor dem heutigen Gebäude der Hochschule für Technik und Architektur Freiburg (HTA-FR) zu liegen kommen; im Norden führte die Rampe entweder nur auf die Route de la Fonderie oder sowohl zur Route de la Fonderie als auch zur Route Wilhelm-Kaiser, wobei (bereits) ein Kreisel für die Kreuzung dieser beiden Strassen vorgesehen war. Je nach Variante wies der Tunnel eine Länge von 230 bis 760 Metern auf.

Bei allen Varianten war vorgesehen, den Tunnel in der Deckelbauweise zu bauen: Zuerst sollten zwei Schlitzwände für die Seitenwände errichtet werden. Darauf sollte nach dem Voraushub die Decke gebaut werden, um unterhalb dieser Platten den Kern des Tunnels bohren zu können. Im Tunnel waren neben dem Belüftungssystem zwei Fahrbahnen von je 4 m Breite und zwei erhöhte Schutzstreifen von je 75 cm Breite vorgesehen. Die oberirdische Fahrbahn von zweimal 3 m sollte sich oberhalb des eigentlichen Tunnels befinden.

Der Durchgangsverkehr zwischen der Pérolles-Brücke und der Route de la Fonderie bzw. der Route Wilhelm-Kaiser sollte durch den Tunnel und der Verkehr in Richtung Boulevard de Pérolles weiterhin oberirdisch geführt werden.

Die Multikriterienanalyse ergab, dass die Variante mit einer Verbindung sowohl zur Route de la Fonderie als auch zur Route Wilhelm-Kaiser und mit einer möglichst nahe bei der Pérolles-Brücke gelegenen Südrampe die beste Lösung sei.

Die Kostenvoranschläge für die verschiedenen Varianten lagen 1988 zwischen 15 900 000 Franken und 33 100 000 Franken.

Kurzum, das Vorhandensein dieser Studien zeigt, dass bereits damals an die Möglichkeit gedacht wurde, den Durchgangsverkehr vor der Hochschule und Universität unterirdisch zu führen. Ausserdem konnte dank der Studien nachgewiesen werden, dass ein solcher Tunnel technisch möglich ist.

1.2 Projekt für die Hochschule für Technik und Architektur

In der Botschaft Nr. 125 zum Dekretsentwurf über den Neubau der Ingenieurschule Freiburg vom 10. Januar 1989 wird im 1. Kapitel der Ablauf des Projekts beschrieben: von der Ausschreibung des Architekturwettbewerbs im Dezember 1984 bis zur Bestellung einer Baukommission am 7. Dezember 1987. In diesem Kapitel steht zudem, dass der Staat und die Stadt Freiburg eine Planungskommission ins Leben riefen, um die Koordination zwischen den verschiedenen Projekten sicherzustellen.

Es waren denn auch diese beiden Kommissionen, die, gestützt auf die Studien des TBA, entschieden haben, von einer Untertunnelung dieses Gebiets abzusehen.

Im Kapitel 8.4 (Strassebauten) derselben Botschaft wird festgehalten, dass der Bau der Ingenieurschule an und für sich keine Änderung der Strassenführung auf der Pérolles-Ebene erfordere.

Die Hochschule wurde diesen Feststellungen und Entscheiden gemäss verwirklicht: eine einheitliche Strassenfront dank einer Fassade, die nach den bestehenden Gebäuden entlang des Boulevard de Pérolles ausgerichtet ist, sowie Klassenzimmer, die zum Innenhof hin liegen.

1.3 Projekt für die Universität Freiburg

Die erste Phase des Architekturwettbewerbs dauerte vom 4. Oktober 1996 bis Juni 1997. In dieser ersten Phase wurde das Gesamtkonzept herausgearbeitet, mit dem das Stadtbild dieses Quartiers unter Berücksichtigung der langfristigen Bedürfnisse der Universität und anderen Institutionen aufgewertet werden sollte. In einer Vorauswahl wählte die Jury 10 der 125 eingereichten Projekte aus und bat die Verfasser dieser 10 Projekte, ihre Projekte für die zweite Phase des Wettbewerbs weiterzuentwickeln. Am 5. Dezember 1997 wurde der Sieger des Wettbewerbs einstimmig erkoren.

Keines der analysierten Projekte wartete mit einer überzeugenden Lösung für eine unterirdische Strassenführung auf.

2 Projekt für den Strassenausbau

Auf der Grundlage des Detailbebauungsplans (DBP), der am 4. Juli 2001 von der Baudirektion (der heutigen Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion) genehmigt wurde, erarbeiteten die beauftragten Architekten und Ingenieure – zusammen mit der Stadt Freiburg, dem Tiefbauamt und dem CUTAF – das Projekt für den Strassenausbau aus, das heute verwirklicht und bald abgeschlossen sein wird.

Dieses Projekt war Gegenstand mehrere Interventionen:

- Die Gemeinde Marly reichte am 19. Juli 2004 eine Einsprache ein, zog diese aber infolge der Einigungsverhandlung vom 7. September 2004 zurück, da der Direktor des Bauamts der Stadt Freiburg vorschlug, den Fussgängerstreifen vor dem Eingang der HTA-FR zu streichen.
- Der Generalrat der Stadt Freiburg debattierte am 8. März 2004 über dieses Projekt anlässlich der Botschaft zum Strassenausbau. In der Botschaft wurde darauf verwiesen, dass mit der Genehmigung des Detailbebauungsplans für die Pérolles-Ebene das gewählte Konzept für das Universitätsgelände Rechtskraft erhalte. Zudem – so die Botschaft – sei darin die Schaffung eines urbanen Raums für Fussgänger enthalten, der durch die bestehenden und künftigen Universitätsgebäude klar abgegrenzt werde. Das Konzept beinhalte zudem einen Fussgängerstreifen zur Querung des Boulevards, und zwar auf

einem verkehrsberuhigten Abschnitt; auch wenn dies auf den ersten Blick überraschen möge, stelle eine Über- oder Unterführung für Fussgänger nämlich keine optimale Lösung dar. Mehrere Beispiele in der Stadt hätten gezeigt, dass solche Über- oder Unterführungen nicht attraktiv seien, sodass sie – nur schon für die mobilitätsbehinderten Personen – durch Fussgängerstreifen ergänzt werden mussten (Avenue du Général-Guisan, Route de Berne, Murtengasse);

- Am 13. Mai 2004 wurde eine Petition von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht, die eine rationelle Ausgestaltung der Pérolles-Ebene verlangten. Am 25. Januar 2005 antwortete der Staatsrat mit einem Brief. Darin erklärte er, dass während einer Probezeit von 2 Jahren lediglich ein Fussgängerstreifen mit Lichtsignal verwirklicht würde. Nach Abschluss dieser Periode würde die Lage zusammen mit allen interessierten Kreisen analysiert; wenn nötig würden darauf Verbesserungsmassnahmen ergriffen (z.B. das Errichten einer Über- oder Unterführung für Fussgänger).

3 Stand der Arbeiten, Inbetriebnahme, Probezeit

Die Umgebungsarbeiten befinden sich in der letzten Phase und die Inbetriebnahme der Universitätsgebäude, die am 8. August begann, wird bei Beginn des neuen Studienjahrs am 24. Oktober 2005 abgeschlossen sein.

Obwohl die Mobilität und der Motorisierungsgrad in den letzten Jahren im Allgemeinen zugenommen haben, ist die Verkehrslast entlang der Universitätsanlagen seit rund 10 Jahren bemerkenswert stabil geblieben. So verkehren heute auf dem Boulevard des Pérolles zirka 20 000 Fahrzeuge am Tag. Anfangs der 90er-Jahre lag dieser Wert bei 21 000 Fahrzeugen am Tag. Angesichts der Bemühungen des CUTAF (Generalprojekt) und der Stadt Freiburg (Umsetzung der Parkierungspolitik) darf mit einem Rückgang oder zumindest mit einer Stabilisierung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden. Dies soll auch dadurch erreicht werden, dass der öffentliche Verkehr dank einer Busspur beim Eingang der Stadt attraktiver wird. Auf dem Abschnitt entlang der HTA-FR wurde die Busspur bereits verwirklicht. Ihre Weiterführung auf der Route de Marly (zwischen der Pérolles-Brücke und dem Kreisel bei der Fischzucht) ist in Vorbereitung. Weiter werden zusätzliche Bushaltestellen eingerichtet werden, um die Hochschule und Universität besser zu erschliessen. Ausserdem ist eine P+R-Anlage in der Gemeinde Marly in Planung, um den Pendlern eine Parkierungsmöglichkeit zu bieten.

Zum geplanten Fussgängerstreifen mit Lichtsignal seien an dieser Stelle ein paar technische Erklärungen angefügt. Mit der Lichtsignalanlage soll der Fussgängerstrom so gesteuert werden, dass der Verkehr so flüssig wie möglich bleibt. Die Länge der Grünphase und die Räumzeit für die Fussgänger müssen unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren berechnet werden (Anzahl Fussgänger zu Spitzenzeiten, Breite der zu querenden Fahrbahn, Geschwindigkeit der Fussgänger, Funktionsweise des Strassennetzes und Komfortansprüche). Die Länge der verschiedenen Phasen ist derzeit noch ungewiss, weil noch nicht bekannt ist, wie viele Fussgänger diesen Fussgängerstreifen benutzen werden. Deshalb wird der Verkehrsdienst der Stadt Freiburg Zählungen vornehmen. Die endgültige Festlegung der Grünphase für die Fussgänger wird etwa sechs Monate in Anspruch nehmen. Da zudem nur mit einer geringen Fussgängerbewegung ausserhalb der Spitzenzeiten zu rechnen ist, wird die Ampel für die Fussgänger nur auf deren Verlangen hin auf Grün schalten.

Der Verkehrsdienst der Stadt Freiburg ist überzeugt, dass der Verkehr dank den bereits getroffenen und den geplanten Massnahmen auf zufrieden stellende Weise ablaufen wird. Um zu kontrollieren, ob dem auch tatsächlich so ist, wird er als die für einen flüssigen Verkehr verantwortliche Instanz dafür sorgen, dass die Verkehrsflüsse angemessen erfasst werden.

4 Antwort auf die im Postulat gestellten Forderungen

4.1 Sofortiger Beginn der Studien

Der Forderung der Grossräte André Schoenenweid und André Magnin nachzukommen und jetzt schon mit den Studien zu beginnen hiesse, den Erkenntnissen aus der zweijährigen Probezeit, die mit der Inbetriebnahme der Universität beginnt, zuvorzukommen. Dies hiesse, davon auszugehen, dass die von den betroffenen kantonalen und kommunalen Instanzen gebilligten Pläne nicht funktionieren werden. Mit einem solchen Vorgehen würden die Erwägungen, die in den verschiedenen Dokumenten festgehalten sind und zur Wahl eines Fussgängerstreifens geführt haben, ausser Acht gelassen. Damit würden wir uns über alle Entscheide hinwegsetzen, die nach kontrovers geführten Diskussionen zu diesem Thema gefällt wurden.

Korrekturmassnahmen kommen für den Staatsrat deshalb nur dann in Betracht, wenn sich nach Abschluss der Probezeit erweisen sollte, dass die Lage unbefriedigend ist.

Dem ist anzufügen, dass die Strassenrealisierung bei diesem Vorhaben nicht nur in den Kompetenzbereich des Staats, sondern auch in denjenigen der Stadt Freiburg fällt.

4.2 Überlegungen zu einer unterirdischen Verkehrsführung

Zwar ist es technisch möglich, den Durchgangsverkehr vor der HTA-FR und der Universität unterirdisch zu führen (siehe Punkt 1.1), doch ist der Staatsrat der Ansicht, dass dies aus folgenden Gründen nicht wünschenswert ist:

Ein solch stark verkehrorientiertes Bauvorhaben würde sich nur schlecht in das Ortsbild auf der Pérolles-Ebene integrieren. Auf der Seite der Pérolles-Brücke wie auch auf der Seite der Route de Fonderie bzw. der Route Wilhelm-Kaiser würden die Tunnelzufahrten sichtbare Narben in der Siedlung hinterlassen.

Zudem müssten die im Punkt 1.1 erwähnte Kosten stark nach oben korrigiert werden – einerseits wegen der Inflation (+25%), andererseits weil das Verschieben der zahlreichen Leitungen unter der Route de Marly teuer zu stehen käme.

Der Staatsrat erwähnte in seiner Antwort vom 5. April 2005 auf das Postulat, das von den Grossräten Damien Piller und Dominique Viridis Yerly eingereicht worden war und die Strassenverbindung Marly – Matran zum Gegenstand hatte, dass diese Verbindung dem letzten Kostenvoranschlag gemäss rund 25 Millionen Franken kosten würde. Mit dieser neuen Strasse könnte jedoch nicht nur der Verkehr von Marly, sondern auch der Verkehr von oberhalb Marly (Le Mouret) in Richtung Autobahn umgeleitet werden. Damit handelt es sich bei dieser Strassenverbindung um eine interessante Alternative zur Tieflegung der Route de Marly vor dem Universitätsgelände, eine Alternative, die ausserdem nicht mehr kostet als die unterirdische Verkehrsführung. Und da die Verbindung Marly – Matran nicht nur die Pérolles-Ebene, sondern auch die Ortsdurchfahrt von Marly, die Route de la Fonderie sowie die Route de la Glâne und die Route de Cormanon in Villars-sur-Glâne entlastet, ist dies die wirtschaftlich günstigere Lösung.

Deshalb zieht es der Staatsrat vor, die Vorbereitungsarbeiten für die Strassenverbindung Marly – Matran weiterzuführen, statt in ein Projekt zu investieren, das nur punktuelle Verbesserungen bringt, das äusserst teuer ist und erst noch negative Auswirkungen auf die bebaute Umgebung hat.

5 Schlussfolgerungen

Aus all diesen Gründen – gestützt auf alle vorhandenen Studien, gestützt auf die Entscheide, die in dieser Sache auf allen Ebenen gefällt wurden – empfiehlt der Staatsrat das Postulat zur Ablehnung. Der Staatsrat verpflichtet sich hingegen, die Situation nach der zweijährigen Probezeit neu prüfen zu lassen, sollte die Lage für die Benutzer unbefriedigend sein.

Freiburg, den 10. Oktober 2005