Anfrage Rudolf Vonlanthen **Nr. 900.05**
Verkehrsregelung auf der Pérolles-Ebene

Anfrage

Wie haben wir uns doch auf die Eröffnung des Universitätsgebäudes Pérolles 2 gefreut. Das fortschrittliche Freiburg darf sich mit diesem gelungenen Werk weit herum sehen lassen.

Nach einigen Tagen geht aber bei vielen Verkehrsteilnehmern die Freude in Frust über. Endlose Autoschlangen bilden sich am Morgen und Abend, aber auch über Mittag, von Marly her in die Stadt Freiburg und umgekehrt. Die Fahrt zum Arbeitsplatz, zur Schule oder auch zum Einkaufen und wieder nach Hause wird zum Alptraum. Nicht nur für die Automobilisten, auch für die Busfahrer und nicht zuletzt auch für die Fussgänger.

Wir haben somit ein grandioses Unigebäude, eine schöne Ingenieurschule gebaut, aber damit auch riesige Verkehrsprobleme geschaffen. Die Verkehrspolitik in der Stadt Freiburg hat total versagt. Was nützt es z. B. die Pérollesbrücke grosszügig zu sanieren und zu verbreitern, wenn man dann eingangs der Stadt den ganzen Verkehr wiederum in einen Flaschenhals durchjagt. Man kann nicht eine ganze Region von Marly, Le Mouret bis nach Arconciel, aber auch Giffers–Tentlingen bis nach Plaffeien für die verpfuschte Verkehrspolitik bestrafen. Diese unannehmbare Situation veranlasst mich zu folgenden Fragen:

1. Bei der Debatte im Grossen Rat am 15.9.1999, wurde im Plenum mehrmals gefordert, zum Lösen der sich bildenden Verkehrprobleme eine Fussgänger-Unterführung vorzusehen. Der damalige zuständige Staatsrat Augustin Macheret versprach, diesem Umstand volle Aufmerksamkeit zu schenken. Warum hat man diese dringend notwendige Fussgänger-Unterführung nicht realisiert? Einige Hunderttausend Franken mehr auf die Gesamtkosten von über 100 Millionen wären wohl zu verkraften gewesen.

2. Wann wird gemeinsam mit der Gemeinde Freiburg diese längst fällige Unterführung gebaut? Denn auf diesen Umstand wurde von vielen Seiten aufmerksam gemacht.

3. Dieses Verkehrschaos war vorausgesehen worden. Warum wurde nichts dagegen unternommen, oder hat vielleicht die Hochschule für Technik und Architektur eine gute und vernünftige Lösung bereit?

Die heutige Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer unzumut- und unannehmbar. Denken wir an die vielen Pendler, welche diesen Weg mehrmals im Tag zurücklegen müssen. Die Zeit zum Studieren ist vorbei; es muss gehandelt werden. Ich bitte daher den Staatsrat mein Anliegen wohlwollend zu prüfen

14. November 2005

Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat ist sich des Problems bewusst und sucht zusammen mit der Stadt Freiburg nach Lösungen für die Verflüssigung des Verkehrs auf der Pérolles-Ebene. Dies war bereits im November letzten Jahres anlässlich der Debatte im Grossrat über das Postulat Nr. 286.05 André Schoenenweid/André Magnin („Für ein autofreies Universitätsgelände auf der Pérolles-Ebene") vom Direktor für Raumplanung, Umwelt und Bau bekräftigt worden. Das Postulat wurde mit 49 Ja- gegen 35 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen angenommen und ist somit dem Staatsrat zu weiteren Behandlung übermittelt worden.
Weil sie die Anliegen der Autofahrerinnen und Autofahrer, die diesen Abschnitt benutzen, ernst nimmt, nahm die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) unabhängig davon Kontakt mit der Stadt Freiburg und den betroffenen Dienststellen auf, um rasch Massnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation definieren und umsetzen zu können. Anfangs 2006 wurden die beschlossenen Massnahmen dann in einer Medienmitteilung vorgestellt. Dieser Aktionsplan, den die RUBD zusammen mit den Gemeinden Freiburg und Marly umzusetzen gedenkt, besteht aus folgenden Punkten:

- Feinjustierung der Lichtsignalanlage: Verkürzung der Grünphase und der Räumzeit für die Fussgänger sowie Änderung des Zyklus, um die Wechsel der Verkehrsfreigaben zu optimieren. Diese Anpassungen erfolgte Ende Januar 2006 und führte zu einer Entschärfung des Problems.
- Auftrag an ein spezialisiertes Büro, eine Zusatzstudie zu erstellen: Dabei soll ein bis zum Kreisel bei Charmettes erweiterter Bereich berücksichtigt werden. Auch die Auswirkungen einer allfälligen Fussgängerunter- oder -überführung auf den Verkehrsfluss zu Stosszeiten sollen untersucht werden. Der Bericht mit den Empfehlungen für eine verbesserte Verkehrsführung und einen bessern Verkehrfluss sollte Ende Mai 2006 vorliegen.
- Beschleunigung der Studien für die Errichtung einer Busspur zwischen der Pérolles-Brücke und dem Kreisel der Route de Pisciculture.
- Neue Strassenverbindung: Im Frühling 2006 wird der Staatsrat dem Grossen Rat einen Dekretsentwurf für den Planungskredit im Zusammenhang mit der Strassenverbindung Marly–Posieux unterbreiten, die unter anderem die Achse Marly–Freiburg entlasten soll.

Auf die Fragen von Grossrat Rudolf Vonlanthen kann der Staatsrat wie folgt antworten:

1. Im Zusammenhang mit der ersten Frage sei an die Intervention des Vertreters des Staatsrates während der Session des Grossen Rates vom 15. September 1999 erinnert: Auf die Stellungnahmen von Grossrätin Claudia Cotting und Grossrat Bruno Jendly, die wegen des möglichen Konflikts zwischen Kantonsstrassenbenützern und Studierenden an dieser Stelle besorgt waren und eine Fussgängerunterführung forderten, antwortete der Vertreter der Staatsrat, dass die Verkehrs- und Sicherheitsfragen im Hinblick auf vorteilhafte und finanzierbare Lösungen eingehend studiert würden und dass er auf jeden Fall die Beharrlichkeit, mit der die beiden Abgeordneten dieses Problem aufgeworfen hätten, zur Kenntnis genommen habe.
   Im 1999 vorgestellten Projekt war keine Fussgängerunterführung vorgesehen. Und mit keiner der seither realisierten Verkehrsstudien konnte die Nützlichkeit einer solchen Unterführung auf überzeugende Weise aufgezeigt werden; denn – so der Staatsrat in seiner Antwort auf das Postulat von 1999 – auch wenn dies auf den ersten Blick überraschen möge, stelle eine Über- oder Unterführung für Fussgänger 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);

2. Die Notwendigkeit einer Unterführung wird im Rahmen der oben erwähnten Studie analysiert werden.

3. Auf die Frage, ob die Hochschule für Technik und Architektur Freiburg (HTA-FR) eine Lösung für dieses Problem kennt, kann unter Bezugnahme des Artikels, der am 14. Dezember 2005 in der Liberté erschienen ist, Folgendes geantwortet werden: Die HTA-FR interessiert sich sehr wohl für dieses Problem. Auch haben die angehenden Ingenieurinnen und Ingenieure natürlich die Fähigkeit, sich fundiert mit dieser Thematik zu auseinanderzusetzen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass es nicht Aufgabe der HTA-FR ist, Ingenieurbüros zu konkurrieren. Entsprechend handelt es sich bei den Lösungsansätzen, die im Rahmen von Semester- oder Diplomarbeiten ausgearbeitet werden um summarische Studien, die nicht in die umfassenden Überlegungen des Staats und der Gemeinden Freiburg und Marly einfliessen können. Den Absolventinnen und Absolventen der HTA-FR fehlt die Gesamtschau über den Verkehr in diesem Teil der Agglomeration, namentlich über die voraussehbare Entlastung der Pérolles-Ebene durch den Bau der Strassenverbindung Marly–Matran. Doch wie schon erwähnt ist die HTA-FR aufgrund ihres Standorts und als Fachhochschule an diesem Thema interessiert, ist es doch ein Thema, dass sich für Infrastruktur- und Verkehrsprojekte, als Semester- oder Diplomarbeit, vorzüglich eignet. Das Projekt, das vor kurzem in den Medien vorgestellt wurde, zeugt von diesem Interesse.

Abschliessend möchte der Staatsrat noch einmal betonen, dass er alles unternimmt, um eine Lösung zu finden, die für alle Verkehrsteilnehmer auf der Pérolles-Ebene annehmbar ist.

Freiburg, 6. Februar 2006