

RAPPORT N° 120 27 janvier 2004
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat N° 208.02 Nicolas Bürgisser
concernant la desserte du Plateau de Pérolles
par le train

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport concernant la desserte du Plateau de Pérolles par le train. Déposé le 30 avril 2002 et développé le 3 mai 2002 (*BGC* 2002, p. 247 et 311), ce postulat demandait que fût étudiée la possibilité d'une desserte du Plateau de Pérolles par le train. Dans sa réponse du 10 septembre 2002, le Conseil d'Etat a proposé l'acceptation du postulat, en indiquant que d'autres solutions que la desserte du site concerné par le train devaient également être examinées.

Le développement urbanistique du Plateau de Pérolles, en particulier la construction et l'extension de plusieurs hautes écoles, va générer un trafic supplémentaire important. Compte tenu des capacités routières disponibles, des possibilités limitées de parcage et de l'impact sur l'environnement des transports individuels motorisés, il est nécessaire que ce trafic supplémentaire soit assuré principalement par des transports publics attractifs et offrant des capacités suffisantes.

Il est d'abord utile de rappeler que le plan régional des transports (PRT) de la Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF), approuvé par le Conseil d'Etat, vise à améliorer la mobilité dans l'agglomération fribourgeoise et à augmenter en particulier la part modale des transports publics. Le PRT est l'outil principal de la politique des transports dans l'agglomération fribourgeoise.

Le présent rapport est consacré à une brève analyse des besoins, à l'étude requise de la desserte du Plateau de Pérolles par le train, ainsi qu'à la présentation de deux autres variantes de desserte envisageables.

1. ANALYSE DES BESOINS

Le Plateau de Pérolles accueille un trafic important d'écoliers, d'étudiants et de pendulaires, qui sera encore densifié notamment par le développement de la Haute Ecole fribourgeoise et par la mise en service de nouveaux bâtiments de l'Université. Environ 2000 étudiants supplémentaires se rendront sur le site du Plateau de Pérolles lorsque la faculté des sciences économiques et sociales de l'Université y sera transférée. Cette forte augmentation sera certes un peu atténuée par le transfert au nouveau cycle d'orientation d'Avry-sur-Matran des élèves des communes de l'ouest sarinois qui fréquentent actuellement le cycle d'orientation de Pérolles.

S'agissant de la répartition des besoins de transport durant la journée, il est utile de préciser que l'Université connaît des horaires irréguliers, de sorte que le flux d'étudiants ne se concentre pas sur une heure précise et que les pointes de trafic sont ainsi atténuées.

2. DESSERTE PAR LE TRAIN

Un raccordement ferroviaire industriel à voie unique, aujourd'hui désaffecté, reliait la gare de Fribourg au Plateau de Pérolles. Le parcours ferroviaire est toujours libre de toute construction sauf aux points de croisement avec le réseau routier, à la rue de l'Industrie et à la route de la

Fonderie, où les rails ont été enlevés ou recouverts de bitume.

Une remise en état de cette voie et son utilisation par des trains voyageurs a déjà été envisagée par les Transports publics fribourgeois. Le coût total de la remise en état a été estimé à environ quinze millions de francs; il se répartit de la façon suivante:

	Fr.
Plate-forme ferroviaire	2 000 000
Voie et branchements	3 000 000
Caténaires + part de sous-station	2 500 000
Installations de sécurité + câble de ligne	3 000 000
Equipement station terminus	2 000 000
Raccordement infrastructure CFF Fribourg et transports en commun	2 000 000
<i>Total</i>	<i>14 500 000</i>

L'exploitation de la ligne n'a pas été simulée à ce jour. D'autres investissements, sur la ligne même ou en gare de Fribourg, pourraient s'avérer nécessaires.

Les horaires des trains régionaux à Fribourg, y compris leur éventuelle prolongation jusqu'au Plateau de Pérolles, sont conditionnés essentiellement par les heures de passage des trains intercity en gare de Fribourg.

Le 12 décembre 2004, la 1^{re} étape de Rail 2000 sera mise en service. Les temps de parcours entre Zurich et Berne seront raccourcis de quinze minutes environ, ce qui permettra la création d'un nœud de correspondances complet à Berne, à l'instar du nœud actuel à Zurich. Conséquence majeure de ce changement, les temps de passage des trains IC/IR à l'ouest de Berne seront décalés de quinze minutes environ. L'ensemble de l'offre de transports publics devra s'adapter à ces nouvelles conditions.

La structure horaire qui se mettra en place le 12 décembre 2004 ne changera plus pendant de nombreuses années; seules des modifications mineures, de l'ordre de la minute, pourront être envisagées.

Le futur horaire des trains régionaux est déjà défini en grande partie. Il offrira globalement de meilleures correspondances en gare de Fribourg tout en assurant un engagement optimal du matériel roulant. Ce dernier point est important: les temps de rebroussement ou de passage en gare de Fribourg seront minimaux:

- Les trains Neuchâtel – Morat – Fribourg arriveront à la minute 27 et repartiront vers Neuchâtel à la minute 33. Ils ne disposeront pas du temps nécessaire pour un aller-retour jusqu'au Plateau de Pérolles. Une composition supplémentaire serait indispensable.
- Les trains Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg arriveront à la minute 58 et repartiront à la minute 00 en direction de Romont. Dans ce cas également, une composition supplémentaire serait nécessaire pour assurer la desserte du Plateau de Pérolles. Par ailleurs, le train de Romont arrivant en même temps à Fribourg que celui d'Yverdon-les-Bains, il ne serait pas possible de les prolonger tous les deux jusqu'au Plateau de Pérolles.

Ainsi, la prolongation des trains en provenance de Morat et d'Yverdon-les-Bains jusqu'au Plateau de Pérolles nécessiterait l'engagement de deux compositions supplémentaires. Les coûts d'exploitation d'une telle solution

peuvent être estimés à environ un million de francs par année, ce montant ne comprenant pas l'amortissement des investissements pour l'infrastructure.

Cette nouvelle liaison ne serait attractive que pour les voyageurs bénéficiant d'une liaison directe vers le Plateau de Pérolles, à savoir les voyageurs en provenance de Morat et d'Yverdon-les-Bains. Les usagers des autres lignes régionales ferroviaires ou routières continueront à utiliser prioritairement les bus desservant le boulevard de Pérolles car ces derniers offrent une fréquence de circulation nettement plus élevée.

L'utilisation régulière du raccordement ferroviaire concerné par des trains voyageurs soulèverait en outre des problèmes liés à l'insertion urbanistique, d'une part, et à la gestion des conflits avec le réseau routier, d'autre part.

Aux heures de pointe, en particulier le matin, les trains régionaux comprennent souvent plusieurs voitures supplémentaires, afin d'assurer des capacités de transport suffisantes. A titre d'exemple, le train en provenance de Morat arrivant à Fribourg à 7 h 30 transporte souvent plus de 600 voyageurs à l'arrivée. Dans l'hypothèse d'une prolongation d'un tel train jusqu'au Plateau de Pérolles, c'est un convoi de sept voitures, d'une longueur de 187 mètres, qui devrait s'insérer dans le milieu urbain. A titre de comparaison, un bus articulé mesure 18 mètres. L'emprise spatiale d'une telle ligne serait considérable.

En outre, la traversée de la rue de l'Industrie et de la route de la Fonderie provoquerait de fortes perturbations de la circulation automobile en raison de la fermeture des barrières qu'il y aurait lieu d'installer à l'endroit des croisements. Une fermeture de deux minutes des barrières à chaque passage du train impliquerait l'arrêt de la circulation routière sur les artères concernées durant huit minutes par heure, provoquant une baisse de la capacité de ces dernières de 13 %.

En résumé, la prolongation de trains régionaux jusqu'au Plateau de Pérolles supposerait des investissements et des coûts d'exploitation très élevés et n'apporterait qu'une modeste amélioration de l'offre des transports sur le Plateau de Pérolles.

3. DESSERTE ACCRUE PAR LE BUS

Cette variante correspond le plus à la situation actuelle. La ligne Marly – Fribourg – Portes de Fribourg et la ligne Cliniques – Python desservent le boulevard de Pérolles et assurent la liaison entre la gare CFF et le Plateau de Pérolles. Durant les heures de forte affluence, en particulier lors de l'arrivée des élèves du cycle d'orientation de Pérolles, des bus supplémentaires sont mis en service. Il est à noter que ce flux d'écouliers va se réduire fortement lorsque le nouveau cycle d'orientation d'Avry-sur-Matran ouvrira ses portes.

Actuellement, dix bus urbains par heure circulent dans chaque sens sur le boulevard de Pérolles durant les heures de pointe, ce qui représente une capacité horaire d'environ 1200 personnes. Un bus articulé supplémentaire pourrait assurer quatre allers et retours par heure et offrir ainsi une capacité supplémentaire d'environ 600 personnes. La mise en circulation d'un tel bus cinq heures par jour représenterait un coût supplémentaire de 500 francs par jour ou de 125 000 francs par année. Les coûts d'exploitation de deux bus articulés circulant même dix heures par jour seraient encore nettement inférieurs à

ceux liés à la prolongation des trains jusqu'au Plateau de Pérolles. Il faut relever que le boulevard de Pérolles n'est pas saturé et qu'il peut accepter le passage de bus supplémentaires.

4. DESSERTE PAR D'AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT

L'installation d'autres systèmes de transport peut être envisagée sur le parcours de l'ancienne voie reliant la gare au Plateau de Pérolles. Si des systèmes lourds tels que métro, métro léger ou tram doivent être écartés compte tenu des flux insuffisants à transporter, deux systèmes légers de transport automatique apparus récemment sur le marché méritent d'être évoqués dans le cadre du présent rapport. Il s'agit du système Cable Liner de la société Doppelmayr, d'une part, et du Minimétro de la société Leitner, d'autre part. Ces deux systèmes relativement proches sur le plan technique ont déjà été installés ou sont sur le point de l'être, notamment dans la ville de Perugia, en Italie.

Les caractéristiques de ces systèmes sont les suivantes: des véhicules tractés par un câble et ayant une capacité de 20 à 50 places roulent sur une voie en site propre. La circulation automatique permet d'assurer des fréquences très élevées, l'intervalle entre deux véhicules successifs pouvant être réduit à moins de 30 secondes. L'attente dans les stations devient négligeable et la capacité horaire peut atteindre 6000 passagers. Ces systèmes peuvent s'inscrire aisément en milieu urbain. Ils admettent des pentes importantes, de sorte que le franchissement en dénivelé d'une route, par exemple, ne pose aucun problème particulier.

Un tel système de transport entre la gare et le Plateau de Pérolles pourrait être prolongé soit vers le futur centre d'activités de Gottéron-Village, soit en direction du Plateau d'Agy. Lié à l'aménagement d'un parking de dissuasion à proximité de l'autoroute, il permettrait d'assurer une mobilité accrue dans l'agglomération fribourgeoise. En outre, les coûts d'un tel projet pourraient être compensés dans une mesure importante par l'abandon d'une ligne urbaine actuelle.

Un examen plus approfondi de cette variante n'a pas pu être réalisé pour l'instant. Cependant, compte tenu du caractère novateur et de l'intérêt éventuel qu'elle présente pour le centre cantonal, le Conseil d'Etat suivra les expériences réalisées ailleurs à ce sujet et examinera la faisabilité et les coûts d'investissement et d'exploitation.

5. CONCLUSION

Sur le vu de ce qui précède, la desserte par le train n'est manifestement pas une solution propre à répondre efficacement aux problèmes de transport sur le Plateau de Pérolles. Une solution favorable pourrait consister en une mise en service de bus supplémentaires aux heures de pointe. Une autre variante, plus novatrice, résidant dans la construction d'un système automatique de desserte du Plateau de Pérolles avec des prolongements possibles jusqu'à des sorties d'autoroutes, pourrait améliorer considérablement l'attractivité des transports publics dans l'agglomération fribourgeoise; l'étude de cette variante sera réalisée.

Nous vous invitons à prendre acte de ce rapport.

BERICHT Nr. 120 27. Januar 2004
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat Nr. 208.02 Nicolas Bürgisser
über die Bahnerschliessung der hinteren
Perolles-Ebene

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht über die Bahnerschliessung der hinteren Perolles-Ebene. Mit dem am 30. April 2002 eingereichten und am 3. Mai 2002 begründeten Postulat (*TGR* 2002, S. 247 und 311) wurde verlangt, dass die Erschliessung der Perolles-Ebene mit der Bahn geprüft wird. Mit dem Hinweis, dass auch andere Lösungen als die Erschliessung durch die Bahn geprüft werden müssen, beantragte der Staatsrat in seiner Antwort vom 10. September 2002, das Postulat erheblich zu erklären.

Die städtebauliche Entwicklung der Perolles-Ebene und insbesondere die Errichtung und der Ausbau mehrerer Fachhochschulen werden eine zusätzliche Verkehrsbelastung verursachen. In Anbetracht der vorhandenen Strassenkapazitäten, den begrenzten Parkiermöglichkeiten und der Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Umwelt, muss sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen hauptsächlich auf attraktive öffentliche Verkehrsmittel mit ausreichend Kapazitäten abstützen können.

Der vom Staatsrat genehmigte regionale Verkehrsplan (RVP) des Regionalen Verkehrsverbundes Freiburg (CUTAF) zielt denn auch auf eine bessere Mobilität in der Agglomeration Freiburg und auf eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ab. Der RVP ist das wichtigste verkehrspolitische Instrument der Agglomeration.

Der vorliegende Bericht umfasst eine kurze Bedarfsanalyse, die verlangte Studie über die Bahnerschliessung der Perolles-Ebene sowie die Präsentation von zwei weiteren Erschliessungsvarianten.

1. BEDARFSANALYSE

Die Perolles-Ebene ist Schauplatz eines starken Schüler-, Studenten- und Pendlerverkehrs, der sich besonders mit dem Ausbau der Fachhochschule Freiburg und mit der Inbetriebnahme von neuen Universitätsgebäuden noch verdichten wird. Etwa 2000 Studierende mehr werden sich täglich auf der Perolles-Ebene einfinden, wenn die Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften der Universität dorthin umziehen wird. Dieser starke Zuwachs wird aber durch den Abfluss der Schüler aus den Gemeinden des westlichen Saanebezirks abgeschwächt, die zurzeit die Orientierungsschule Perolles besuchen und künftig in der neuen Orientierungsschule in Avry-sur-Matran aufgenommen werden.

Bezüglich der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf den Tag gilt zu beachten, dass die Universität unregelmässige Stundenpläne hat, so dass sich der Studententrom nicht auf einen bestimmten Zeitpunkt konzentriert, was die Verkehrsbelastung zu den Stosszeiten etwas abschwächt.

2. BAHNERSCHLIESSUNG

Die Perolles-Ebene hatte einen einspurigen, inzwischen stillgelegten Güterbahnanschluss zum Bahnhof Freiburg. Die Bahnschienen sind noch heute unverbaut, ausser an den Kreuzungen mit dem Strassenverkehr an der Rue de

l'Industrie und der Route de la Fonderie, wo die Schienen entfernt oder mit Asphalt bedeckt worden sind.

Eine Sanierung dieser Linie und eine Nutzung für den Personenverkehr wurden schon einmal von den Freiburgerischen Verkehrsbetrieben in Betracht gezogen. Die Gesamtkosten für die Instandsetzung wurden damals auf etwa fünfzehn Millionen Franken geschätzt. Die Kostenverteilung sähe wie folgt aus:

	Fr.
Eisenbahnplattform	2 000 000
Schiene und Weichen	3 000 000
Fahrleitungen + Unterwerk	2 500 000
Sicherungsanlagen + Versorgungsleitungen	3 000 000
Ausstattung der Endstation	2 000 000
Anschluss an die SBB-Infrastruktur von Freiburg und die öffentlichen Verkehrsmittel	2 000 000
<i>Total</i>	<i>14 500 000</i>

Für den Betrieb der Linie ist bis heute noch keine Simulation durchgeführt worden. Weitere Ausgaben für die Linie selbst oder am Bahnhof Freiburg könnten sich als notwendig erweisen.

Die Fahrpläne der Regionalzüge in Freiburg sowie ihre eventuelle Verlängerung bis in die Perolles-Ebene hängen in erster Line von den Verkehrszeiten der Intercity-Züge im Bahnhof Freiburg ab.

Am 12. Dezember 2004 wird die erste Etappe der Bahn 2000 in Betrieb genommen. Die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern wird um etwa 15 Minuten verkürzt, was in Bern einen vollständigen, mit Zürich vergleichbaren Verkehrsknotenpunkt ermöglichen wird. Als wichtigste Folge dieser Änderung werden die Verkehrszeiten der IC/IR-Züge westlich von Bern um etwa 15 Minuten verschoben. Das gesamte öffentliche Verkehrsangebot wird an diese neuen Voraussetzungen angepasst werden müssen.

Die Fahrplanstruktur ab dem 12. Dezember 2004 wird auf Jahre festgelegt werden, so dass später nur noch kleine Änderungen um Minuten möglich sein werden.

Der künftige Fahrplan der Regionalzüge ist zum grössten Teil bereits festgelegt. Er wird generell bessere Verbindungen am Bahnhof Freiburg bieten und gleichzeitig eine optimale Auslastung des Rollmaterials sicherstellen. Dieser letzte Punkt ist wichtig: Die Umkehr- und Verweilzeiten im Bahnhof Freiburg werden auf ein Minimum reduziert:

- Die Züge der Linie Neuenburg – Murten – Freiburg werden jeweils in der 27. Minute eintreffen und in der 33. wieder Richtung Neuenburg abfahren. Sie werden keine Zeit für einen Abstecher auf die Perolles-Ebene haben. Das heisst, eine zusätzliche Zugskomposition müsste eingesetzt werden.
- Die Züge der Linie Yverdon-les-Bains – Payerne – Freiburg werden jeweils in der 58. Minute eintreffen und zur vollen Stunde Richtung Romont abfahren. Auch in diesem Fall wäre eine zusätzliche Zugskomposition für die Bedienung der Perolles-Ebene nötig. Ausserdem trifft der Zug aus Romont gleichzeitig mit dem aus Yverdon-les-Bains in Freiburg ein, so dass eine Verlängerung beider Züge bis in die Perolles-Ebene nicht möglich wäre.

Die Verlängerung der Linien aus Murten und Yverdon-les-Bains bis in die Perolles-Ebene würde somit den Einsatz von zwei zusätzlichen Zugkompositionen erfordern. Die Betriebskosten für diese Lösung werden auf etwa eine Million Franken pro Jahr geschätzt, wobei die Abschreibung der Investitionen in die Infrastruktur in diesem Betrag noch nicht enthalten ist.

Dieser neue Anschluss wäre nur für die Personen attraktiv, die eine direkte Verbindung zur Perolles-Ebene geniessen, das heisst, für Reisende aus Murten und Yverdon-les-Bains. Die Benutzer anderer Regionalzüge oder -busse werden weiterhin hauptsächlich die Busverbindungen Richtung Boulevard de Pérolles benutzen, da diese eine deutlich höhere Taktfrequenz aufweisen.

Die regelmässige Nutzung der Bahnverbindung für den Personenverkehr würde aber auch Probleme der Integration ins Stadtbild sowie Konflikte mit dem Strassennetz auslösen.

Zu Stosszeiten – besonders am Morgen – verkehren die Regionalzüge oft mit mehreren zusätzlichen Wagen, um über eine ausreichende Kapazität zu verfügen. Zum Beispiel befördert der Zug aus Murten, der um 7.30 Uhr in Freiburg eintrifft, meist über 600 Personen bei seiner Ankunft. Im Falle der Verlängerung eines derartigen Zugs bis in die Perolles-Ebene müsste eine Komposition bestehend aus sieben Wagons mit einer Länge von 187 Metern in das städtische Umfeld eingefügt werden. Ein Gelenkbus misst demgegenüber nur 18 Meter. Eine derartige Verbindung würde somit viel Raum für sich beanspruchen.

Die Überquerung der Rue de l'Industrie und der Route de la Fonderie würde den Strassenverkehr aufgrund der Schranken, die an den Kreuzungen eingerichtet werden müssten, stark beeinträchtigen. Da bei jeder Zugdurchfahrt die Bahnübergänge während zwei Minuten geschlossen werden müssen, würde auf den betroffenen Strassen der Verkehr während acht Minuten pro Stunde still stehen, was die Durchfahrtskapazität der betroffenen Strassen um 13 % reduziert.

Kurz gefasst, eine Verlängerung der Regionalzüge bis in die Perolles-Ebene würde hohe Investitions- und Betriebskosten verursachen aber nur eine geringfügige Verbesserung des Verkehrsangebots auf der Perolles-Ebene bedeuten.

3. VERSTÄRKTE BUSBEDIENUNG

Diese Variante ist im Hinblick auf die aktuelle Situation die naheliegendste Lösung. Die Linie Marly – Freiburg – Portes de Fribourg und die Linie Cliniques – Python bedienen den Boulevard de Pérolles und stellen einen Anschluss zum Bahnhof her. Während den Stosszeiten insbesondere bei der Ankunft der Schüler der Orientierungsschule Perolles werden Zusatzfahrten angeboten. Dieser Schülerstrom wird jedoch mit der Eröffnung der neuen Orientierungsschule in Avry-sur-Matran deutlich abnehmen.

Zu Stosszeiten verkehren heute stündlich zehn Stadtbusse in beiden Richtungen des Boulevard de Pérolles. Damit können pro Stunde etwa 1200 Personen befördert werden. Ein zusätzlicher Gelenkbus könnte vier Hin- und Rückfahrten pro Stunde übernehmen und so eine zusätzliche Kapazität von etwa 600 Personen anbieten. Der Betrieb eines derartigen Busses während täglich fünf Stunden würde Mehrkosten von etwa 500 Franken pro Tag oder 125 000 Franken pro Jahr verursachen. Sogar die Betriebskosten für zwei Gelenkbusse, die täglich

während zehn Stunden eingesetzt werden, liegen noch bedeutend unter den Kosten einer Verlängerung der Züge bis in die Perolles-Ebene. Der Boulevard de Pérolles ist im Übrigen noch nicht ausgelastet und kann ohne weiteres zusätzliche Busfahrten verkraften.

4. BEDIENUNG DURCH ANDERE TRANSPORTMITTEL

Auf der stillgelegten Linie, die den Bahnhof mit der Perolles-Ebene verband, könnte auch die Einrichtung anderer Verkehrssysteme in Betracht gezogen werden. Aufwändige Systeme wie U-Bahn, Stadtbahn oder Tram sind aufgrund ungenügender Passagieraufkommen zwar ausgeschlossen, doch zwei leichte automatische Transportsysteme sind kürzlich auf den Markt gekommen, die in diesem Bericht erwähnt werden sollten. Es handelt sich einerseits um das System Cable Liner der Firma Doppelmayr und andererseits um die Miniméto der Firma Leitner. Diese beiden Systeme sind sich technisch sehr ähnlich und sind entweder bereits in Betrieb oder in Bau wie etwa in der italienischen Stadt Perugia.

Diese Systeme haben folgende Eigenschaften: Die seilgezogenen Wagen haben eine Kapazität von 20 bis 50 Plätzen und fahren auf einer eigenen Schiene. Der automatische Verkehr erlaubt eine sehr hohe Taktfrequenz, denn das Intervall zwischen zwei Wagen kann auf unter 30 Sekunden reduziert werden. Dadurch ist die Wartezeit an den Haltestellen vernachlässigbar klein und stündlich können bis 6000 Passagiere transportiert werden. Diese Systeme lassen sich leicht in das städtische Umfeld einfügen und können ohne weiteres grössere Höhenunterschiede überwinden, so dass Strassensteigungen kein Problem darstellen.

Ein derartiges Verkehrssystem zwischen dem Bahnhof und der Perolles-Ebene könnte entweder bis zum künftigen Geschäftszentrum von Gottéron-Village oder in Richtung Agy-Ebene weiter gezogen werden. In Verbindung mit dem Bau eines Pendlerparkings nahe der Autobahn, würde dieses System der Agglomeration Freiburg zu mehr Mobilität verhelfen. Die Kosten eines derartigen Projekts könnten ferner durch die Aufhebung einer städtischen Linie in beträchtlichem Masse kompensiert werden.

Diese Variante konnte bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht genauer geprüft werden. Doch aufgrund ihres innovativen Charakters und ihres möglichen Interesses für die Kantonshauptstadt, wird der Staatsrat die Erfahrungen der anderen Städte verfolgen und die Machbarkeit sowie die Investitions- und Betriebskosten abklären.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

In Anbetracht dieses Sachverhalts ist die Bahnerschliessung offensichtlich nicht die richtige Lösung für das Verkehrsproblem auf der Perolles-Ebene. Eine günstige Lösung läge im Einsatz von zusätzlichen Bussen während den Stosszeiten. Eine andere, innovativere Variante wäre der Bau eines automatischen Verkehrssystems zur Bedienung der Perolles-Ebene mit möglichen Verlängerungen bis zu den Autobahnausfahrten, was die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel in der Agglomeration Freiburg um ein Vielfaches steigern könnte. Die Studie dieser Variante wird in Auftrag gegeben.

Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.