



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Antoinette de Weck / Erika Schnyder

2015-GC-133

Urbane Luftseilbahn, um den Bahnhof Freiburg über das HFR mit dem Autobahnanschluss in Villars-sur-Glâne zu verbinden

I. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 13. Oktober 2015 eingereichten und begründeten Postulat ersuchen die Grossrätinnen Antoinette de Weck und Erika Schnyder den Staatsrat, die Machbarkeit einer urbanen Luftseilbahn zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Autobahnanschluss in Villars-sur-Glâne (via HFR) zu prüfen. In diese Analyse soll auch das Projekt einer P+R-Anlage zur Erschliessung des städtischen Entwicklungsschwerpunkts auf der Parzelle der Burgergemeinde von Freiburg integriert werden. Die Verfasserinnen legten ihrem Postulat eine vorbereitende Machbarkeitsstudie¹ bei.

Diese Studie sieht eine Einseil-Gondelbahn vor, die der Avenue Beauregard und der Route de Villars folgt und auf dem rund 1500 m langen Trasse drei Haltestellen zählt. Die maximale Kapazität soll 3200 Gäste pro Stunde und Richtung betragen und die Fahrzeit 7 bis 8 Minuten. Die Investitionskosten werden in der Studie auf 24,5 Millionen Franken (rund zweimal weniger als für eine Tramlinie und drei- bis viermal weniger als für eine Untergrundbahn) und die Betriebskosten auf 3 bis 4 Millionen Franken pro Jahr (etwa halb so viel wie bei einem Tram) geschätzt.

In dieser Studie wird auch das Projekt eines städtischen Entwicklungsschwerpunkts auf der Parzelle der Burgergemeinde von Freiburg neben dem Autobahnanschluss Freiburg-Süd (A12) vorgestellt, das unter anderem den Bau von Gebäuden für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung, Wohnungen sowie eine neue multifunktionale P+R-Anlage (für HFR, Pendler, Touristen usw.) vorsieht.

Abschliessend wird verlangt, dass diese beiden Projekte in Absprache und Abstimmung mit dem Bund (namentlich mit dem BAFU) und dem möglichen Betreiber der Luftseilbahn (z. B. TPF) detailliert geprüft werden.

II. Antwort des Staatsrats

Die ersten städtischen seilgezogenen Transportsysteme wurden bereits Anfang des 20. Jahrhunderts zu touristischen Zwecken errichtet. Nach dem Erfolg der urbanen Luftseilbahn von Medellín in Kolumbien, die 2004 in Betrieb genommen wurde, wurde dieses Transportsystem auch in anderen Metropolen eingeführt, wie etwa in Rio de Janeiro, Caracas, La Paz, New York, Koblenz oder

¹ Casazza, Raphaël: *Projet de Métrocâble (télécabine urbaine) reliant : La gare de Fribourg, l'Hôpital Cantonal et une nouvelle zone de développement urbain sur la parcelle de la Bourgeoisie de Fribourg (à côté de la sortie Fribourg-Sud de l'autoroute A12). Etude préliminaire de faisabilité*, Freiburg, 26. September 2015

London. In der Schweiz gibt es neben dem Projekt für die Stadt Freiburg noch weitere Projekte, namentlich für Lausanne, Genf und Morges.

Zu den Stärken von städtischen seilgezogenen Transportsystemen gehören:

- > einfache Überwindung von Hindernissen (Fließgewässer, grosse Höhenunterschiede, Infrastrukturen usw.);
- > geringer Bodenverbrauch (im Vergleich zu einer Tramlinie);
- > grosse Transportkapazität (3000 bis 3500 Passagiere pro Stunde und Richtung);
- > vertretbare Investitions- und Betriebskosten;
- > ökologisch;
- > kurze Bauzeit.

Die grössten Probleme bei solchen Systemen ergeben sich dort, wo das Trasse über Wohnungen führt. Dazu kommen folgende Schwierigkeiten:

- > Lärm (Resonanz und permanentes Abrollen);
- > Ästhetik;
- > Risiko von Betriebsunterbrüchen bei schlechten Wetterbedingungen;
- > Unterhalt und Inspektionen, die Betriebsunterbrüche erfordern können.

Kommt hinzu, dass eine weniger feine Erschliessung als mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist. Zum Vergleich: Im Projekt sind drei Haltestellen vorgesehen. Die Busse der städtischen Buslinie 2 bedienen dagegen sieben Haltestellen zwischen dem Bahnhof und Belle-Croix und diejenige der Buslinie 6 deren sechs zwischen dem Bahnhof und dem HFR.

Bei den weiteren Abklärungen für eine urbane Luftseilbahn zwischen dem Bahnhof und dem Autobahnanschluss Freiburg-Süd werden nicht nur die technischen Aspekte und Kosten, sondern auch die Auswirkungen einer solchen Luftseilbahn auf die Organisation des städtischen Busnetzes im betroffenen Sektor und das tatsächliche Nachfragepotenzial analysiert sowie die Investitions- und Betriebskosten mit den Kosten einer Bus- oder Trolleybuslinie verglichen werden müssen.

Auch wird es in dieser Studie darum gehen, die Zuständigkeiten der verschiedenen Parteien zu definieren. Dazu gehören der Staat Freiburg (Amt für Mobilität, Bau- und Raumplanungsamt, Amt für Kulturgüter usw.), die Agglomeration, die Stadt Freiburg, die Gemeinde Villars-sur-Glâne und der Bund. So wird unter anderem abgeklärt werden müssen, unter welcher öffentlichen Verkehrskategorie eine solche Luftseilbahn zu betreiben wäre und ob sie als Teil des regionalen Personenverkehrs (RPV) anerkannt werden kann, wodurch sie nach einschlägigem Recht (Bundesgesetz über die Personenbeförderung und Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs) in den Genuss von eidgenössischen und kantonalen Beiträgen käme. Ist dies nicht möglich, wäre das Projekt Teil des Agglomerationsverkehrs, der von der Agglomeration Freiburg bestellt wird. Das Projekt würde dabei von der Agglomeration finanziert und möglicherweise vom Kanton subventioniert (Verkehrsgesetz). Des Weiteren wird ein Transportunternehmen für den Betrieb hinzugezogen werden müssen (die TPF haben bereits ihr Interesse, sich an den Studien zu beteiligen, kundgetan).

Das Projekt für einen städtischen Entwicklungsschwerpunkt und den Bau einer neuen P+R-Anlage befindet sich sowohl in einem der strategischen Sektoren und Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung des kantonalen Richtplans (KantRP) als auch in einem ausserordentlichen strategischen

Standort des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2). Die Analyse des Projekts des städtischen Entwicklungsschwerpunkts wird mit der Analyse des Luftseilbahnprojekts koordiniert werden müssen. Dies gilt namentlich für die Bestimmung des Nachfragepotenzials. Dem ist anzufügen, dass das Besiedlungsprojekt auch eine Wohnnutzung vorsieht, was weder mit der kantonalen und regionalen Planung noch mit dem Reglementsentwurf für die künftige Arbeitszone (ZACT) im Sektor Bertigny-West² vereinbar ist.

Abschliessend empfiehlt der Staatsrat das Postulat zur Annahme. Der Staat wird die Federführung für die Studien zum Luftseilbahn- und P+R-Projekt oder einer anderen vergleichbaren mechanischen Installation übernehmen.

Weil zahlreiche Aspekte abgeklärt werden müssen, diese Projekte grosse Anforderungen an die Koordination und Abstimmung zwischen den verschiedenen Partnern stellen und die Fristen für die Behandlung der Dossiers durch die verschiedenen Instanzen unterschiedlich sind, macht der Staatsrat den Grossen Rat darauf aufmerksam, dass er den Bericht zum Postulat nicht innerhalb der gesetzlich festgelegten Frist wird unterbreiten können.

19. Januar 2016

² Die Gemeinde Villars-sur-Glâne will bei der Gesamtrevision ihrer Ortsplanung (OP) den gesamten Sektor Bertigny-West der ZACT zuordnen.