

## Erstarkte Gemeinden

Welchen Stellenwert werden die Schweizer Gemeinden in Zukunft haben? Sind sie zukunftsorientiert oder ein Relikt der Vergangenheit? Persönlich bin ich klar der Meinung, dass sie im Spannungsfeld mit den Kantonen und dem Bund eine weit stärkere Rolle als bisher spielen werden. Zum einen, weil das immer mehr beneidete Erfolgsmodell der Schweiz massgebend auf Bürgernähe und dezentralen Entscheidungskompetenzen beruht, und zum anderen, weil sich die Gemeinden erstaunlich anpassungsfähig zeigen. Sie reagieren an der «Front» flexibel auf einen «Markt» mit veränderten Bedürfnissen. Gegenüber dieser Dynamik



erstarren die Kantone in der «Etappe» zunehmend in einem Reformstau. Wie beispielsweise mein Heimatkanton Wallis mit einer Verfassung aus dem Jahr 1907, welche im totalen Kontrast zu den enormen Veränderungen in Bevölkerungswachstum, Gesellschaft und Wirtschaft steht. Die Politik zeigt sich unfähig, praktikable Lösungen zu finden. Da scheint mir die Glarner Landsgemeinde (nicht der Kanton!) um einiges mutiger und radikaler, als sie 2006 die bisherigen Gemeinden kurzerhand auf drei reduzierte. Wie am Jahrestreffen der SKSG zu erfahren war, ist die neue Struktur seit 1. Januar 2011 erfolgreiche Realität. Es fragt sich nun, wie sich das Machtverhältnis zwischen dem Kanton und den drei Gemeinden entwickelt. Anzunehmen ist, dass es sich deutlich zu den Letzteren hin verschiebt, weil Regierungsrat und Parlament kaum gegen deren geschlossenen Willen Entscheide treffen dürften. So gesehen, werden sich die Kantone warm anziehen müssen, um nicht zwischen Bund und erstarkten Gemeinden in Schiefelage zu geraten. Und die Gemeinden können getrost ihrer Zukunft entgegenblicken.

*Dr. Eduard Brogli  
Stadtschreiber Brig-Glis*

## Des communes plus solides

Quelle importance auront les communes suisses à l'avenir? Seront-elles orientées vers l'avenir ou deviendront-elles un vestige du passé? Moi personnellement, je suis clairement de l'avis qu'elles joueront un rôle bien plus fort que jusqu'ici dans le champ de tension entre les cantons et la Confédération. D'une part parce que le modèle de réussite de plus en plus envié de la Suisse s'appuie notablement sur la proximité avec le citoyen et la décentralisation des compétences décisionnelles, et d'autre part parce que les communes se montrent étonnamment souples. Au «front», elles réagissent de manière flexible à un «marché» en changement. Face à cette dynamique, les cantons se figent de plus en plus dans un blocage des réformes «à l'arrière-front». Comme par exemple mon canton d'origine, le Valais, avec une constitution datant de 1907 et qui est en totale contradiction avec les énormes changements en termes de croissance de la population, société et économie. Les politiciens s'avèrent incapables de trouver des solutions viables. Dans ce domaine, la landsgemeinde de Glaris (pas le canton!) me semble bien plus courageuse et radicale en réduisant tout simplement en 2006 les communes existantes à trois. Comme on l'a appris lors de la rencontre annuelle de la CSSM, la nouvelle structure fonctionne avec succès depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011. L'on peut maintenant se demander comment les rapports de pouvoir entre le canton et les trois communes va se développer. Il est à supposer qu'ils se déplaceront nettement en faveur des communes, car le Conseil d'Etat et le Parlement ne prendront guère de décisions contre leur volonté commune. De ce point de vue, les cantons n'auront qu'à bien se tenir pour ne pas se retrouver en difficulté entre la Confédération et des communes plus solides. Et ces dernières peuvent affronter leur avenir avec confiance.

*D<sup>r</sup> Eduard Brogli  
Secrétaire municipal de Brigue-Glis*

# Brücke für die Brückenstadt

Fast 40 Jahre musste man auf sie warten, aber am 11. Oktober 2014 konnte die Freiburger Bevölkerung endlich «ihre» Poyabrücke in Besitz nehmen. An die 50000 Personen machten einen Spaziergang auf dem imposanten Bauwerk.

Die Struktur der Schrägseilbrücke besteht aus 14 Metallträgern, die je 48 Tonnen wiegen, 27 Meter lang und 2,2 Meter hoch sind, insgesamt gut 760 Tonnen Stahl. Zwölf Betonpfeiler wurden für den Bau der 850 Meter langen Brücke benötigt, deren Fahrbahn 70 Meter über der Saane liegt. Die Brücke bildet natürlich das eindrucksvollste Element, aber es musste auch ein gedeckter Abschnitt mit einem Tunnel und einem Durchgang unter dem Eisenbahndamm gebaut werden, was den schwierigsten Abschnitt der Baustelle darstellte. Man musste eine 29 Meter lange, provisorische Brücke legen, um unterhalb einen Betonkasten zu giessen, der den zukünftigen gedeckten Abschnitt überragt und dann als zentrale Abstützung für die definitive Bahnstrecke dient. Die Armierung, die Metallstruktur und die 56 Tragseile der Brücke wiegen insgesamt mehr als 6500 Tonnen. Die beiden eleganten Zentralmasten erreichen eine Höhe von 110 Metern. Die Baukosten für die längste Schrägseilbrücke der Schweiz betragen 211 Millionen Franken.

Aber das schöne, endlich in Betrieb genommene Bauwerk hat weitere Vorteile:

Fussgänger und Radfahrer teilen sich eine 3,5 breite Fahrbahn, auf welcher Piktogramme regelmässig auf die gemischte Nutzung hinweisen, was die Sicherheit der Strassenbenützer erhöht, weil sie ihre Geschwindigkeit anpassen. Zudem können Radfahrer und Fussgänger auch einen anderen Weg über die altherwürdige Zähringerbrücke wählen; denn diese wird nicht mehr von Autos überflutet und ist somit wieder sehr angenehm zu überqueren.

Das Burgquartier entdeckt seine Rolle als Wohnquartier neu, und dasjenige vom Schoenberg scheint näher dem Stadtzentrum zu sein, aber die Poyabrücke ist kein Wundermittel für alle Verkehrsprobleme der Stadt Freiburg. Das ist auch nicht ihr Hauptzweck: Die Poyabrücke soll vor allem das historische Burgquartier, und demzufolge die Kathedrale, vom Transitverkehr entlasten. Bis zu ihrer Eröffnung litt das Quartier täglich unter einem Verkehrsaufkommen von 25000 Fahrzeugen, und die festgelegten Grenzwerte für Lärmschutz und Luftreinhaltung wurden regelmässig überschritten. Die Schliessung der Zähringerbrücke für den privaten Autoverkehr ist eine

der wichtigsten Begleitmassnahmen zur Eröffnung der Poyabrücke, sie bringt dem Quartier eine echte Sauerstoffspritze. Parallel dazu haben sich die Verkehrsströme verlagert. Damit der Verkehr in den Wohnquartieren nicht zunimmt, wurden flankierende Massnahmen getroffen wie Fahrbahnverengungen, Fahrbahnerhöhungen, Änderungen bei den Strassenkreuzungen und die Einführung einer Tempo-20-Zone. Vor und nach der Eröffnung der neuen Brücke wurden Verkehrszählungen durchgeführt; sie dienen als Vergleichsbasis für die laufenden Zählungen. Sollte das zulässige Verkehrsaufkommen auf diesen Achsen überschritten werden, so müssten zusätzliche Massnahmen ins Auge gefasst werden. Tatsache ist: Seit der Eröffnung der neuen Brücke ist das Verkehrsaufkommen im Burgquartier, aber auch im Stadtzentrum, drastisch zurückgegangen. Die Stadt Fribourg lebt auf, besuchen Sie deshalb deren neue Brücke!

*Catherine Agustoni  
Stadtschreiberin von Fribourg*



# Un pont pour la ville de ponts

Il a fallu l'attendre près de 40 ans mais le 11 octobre 2014, la population fribourgeoise a enfin pu prendre possession de «son» pont de la Poya. Environ 50 000 personnes se sont baladées librement sur l'imposant ouvrage.

La structure du pont haubané est constituée de 14 poutres métalliques de 48 tonnes, 27 mètres de long et 2,20 mètres de haut, soit environ 760 tonnes d'acier. La construction de 12 piles de béton a été nécessaire pour le pont de 850 mètres, dont le tablier culmine à 70 mètres au-dessus de la Sarine. Mais si le pont constitue évidemment l'élément le plus impressionnant, il a aussi fallu construire une tranchée couverte, un tunnel et un passage sous la digue ferroviaire, ce qui a constitué le secteur le plus délicat du chantier. Il a en effet fallu poser un pont provisoire long de 29 mètres, pour bâtir en dessous une cage de béton surplombant la future tranchée couverte et servant ensuite d'appui central à la voie ferroviaire définitive. L'armature, la structure métallique et les 56 haubans du pont pèsent plus de 6500 tonnes au total. Les deux élégants mâts centraux de l'ouvrage culminent à 110 mètres au-dessus du sol. Facture finale du projet: 211 millions de francs, pour le plus long pont haubané de Suisse.

Mais le bel ouvrage enfin mis en service a d'autres avantages puisque piétons et cyclistes se partagent une piste mixte

de 3,5 mètres de large, sur laquelle des pictogrammes indiquent régulièrement la cohabitation. La mixité augmente la sécurité des usagers, qui adaptent leur vitesse. De plus, adeptes de deux roues et piétons peuvent aussi changer d'itinéraire et emprunter le vénérable pont de Zaehringen, débarrassé de son flot de véhicules et redevenu fort agréable à traverser.

Le quartier du Bourg redécouvre et reprend son rôle résidentiel, et celui du Schoenberg semble plus proche du centre-ville, mais le pont de la Poya n'est pas le remède miracle à tous les problèmes de circulation de la ville de Fribourg. Ce n'est d'ailleurs pas son objectif principal, qui est de soulager le quartier historique du Bourg, et par conséquent la cathédrale, du trafic de transit. Jusqu'à son ouverture, 25 000 véhicules y transitaient quotidiennement, dépassant les limites de bruit et de qualité de l'air admises. La fermeture du pont de Zaehringen au trafic motorisé individuel, une des principales mesures d'accompagnement à l'ouverture du pont de la Poya, apporte une véritable bouffée d'oxygène au quartier. En parallèle, les flux de trafic

se sont déplacés, et des mesures d'accompagnement ont été réalisées, afin d'éviter des reports dans les quartiers résidentiels, tels que rétrécissements et surélévations de chaussées, modifications de carrefours, création d'une zone 20 km/h. Des comptages ont été effectués, avant et après l'ouverture du nouveau pont, et servent de base de comparaison à ceux qui sont en cours, étant entendu que si les charges de trafic admises sur ces axes sont trop importantes, des mesures complémentaires devront être réalisées. Le fait est que, depuis l'ouverture du nouveau pont, la baisse de trafic est spectaculaire dans le quartier du Bourg mais aussi au centre-ville, où son impact est également très positif. La ville de Fribourg revit. Venez voir son nouveau pont!

*Catherine Agustoni*  
Secrétaire de Ville Fribourg

