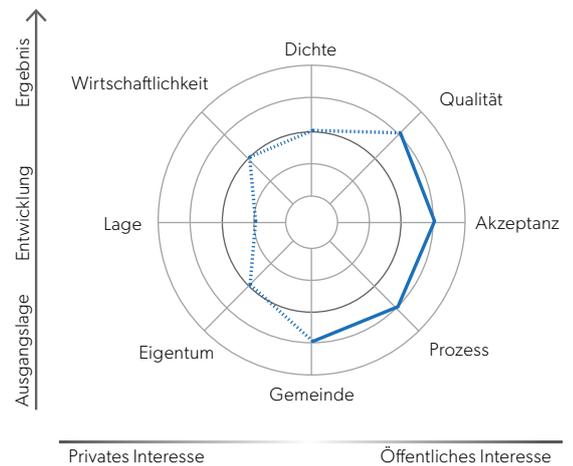


densipedia.ch\_ Corminboeuf FR

# Die Route du Centre wird für die Zukunft umgestaltet

Die Route du Centre in der freiburgischen Gemeinde Corminboeuf ist ein Pionierprojekt. Seit gut 20 Jahren zeigt sie, wie der Strassenraum in einer kleinen Gemeinde siedlungsverträglich gestaltet werden kann. Das Projekt hatte der Gemeinderat angestossen. Der Grund dafür: Eine neue Industriezone, die dem Dorf mehr Lastwagen und damit Lärm und Verkehr bringen würde. Der Gemeinderat erkannte die Herausforderung als Chance und lancierte für die sanierungsbedürftige Gemeindestrasse ein Umgestaltungsprojekt. Das Resultat: Nach der Neugestaltung im Jahre 1997 rollte weniger Verkehr als zuvor durch Corminboeuf. Trotz Tempo 50 fahren 20 Jahre später noch immer die meisten langsamer als erlaubt.



Impuls Innenentwicklung  
 Impulsion Développer vers l'intérieur  
 Impulso Sviluppo centripeto



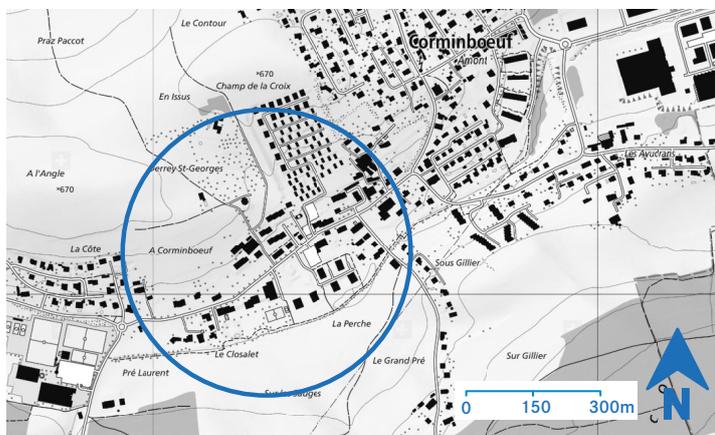
Platzähnliche Gestaltung vor dem Gemeindehaus und dem Schulhaus. Foto: A.Huber, EspaceSuisse

# Ausgangslage

Die Eröffnung der Autobahn A12 veranlasste den Kanton Freiburg, die Ansiedlung von ausländischen Industrie- und Gewerbebetrieben zu fördern. Dazu schuf er ein Konsortium, in dem auch die potenziellen Standortgemeinden für die überkommunale Industriezone vertreten waren: Belfaux, Corminboeuf, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot und Villars-sur-Glâne. Das Konsortium suchte nach einem strategischen Standort für eine überkommunale Industriezone. Es fand ihn auf einem Areal, das auf den Gemeindegebieten von Corminboeuf und Givisiez lag. Von 1975 bis 1978 wurde für die Industriezone eine überkommunale Sondernutzungsplanung durchgeführt, um die zukünftige Entwicklung steuern zu können. Mit dem Wachstum in der Industriezone wurde ein Anstieg des Verkehrsaufkommens prognostiziert, das die Ortsdurchfahrten der beiden Standortgemeinden belastet hätte. Besonders die Route du Centre in Corminboeuf wäre davon betroffen gewesen. Sie bot eine schnelle Verbindung von der Industriezone nach Westen zum nahegelegenen Autobahnanschluss in Matran. Durch den Mehrverkehr – insbesondere durch den zusätzlichen Schwerverkehr – hätte die Strasse eine siedlungstrennende Wirkung gehabt. Von Beginn an forderte deshalb der Gemeinderat von Corminboeuf vom Kanton flankierende Massnahmen für die betroffene Route du Centre.

## Kennziffern

- Einwohner: 2'455 (2016)
- Länge des Abschnitts: ca. 700m
- Kosten: 3,2 Mio. CHF
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (vorher/nachher: 4'000/3'500)
- ÖV-Güteklasse: C/D – geringe/mittelmässige Erschliessung
- Gemeindetyp 2012 (BFS 2017): Periurbane Gemeinde mittlerer Dichte



Lage der Route du centre. Quelle: Bundesamt für Landestopographie swisstopo

# Bewertung

## Lage

Corminboeuf liegt im Saanebezirk im Kanton Freiburg, rund 5 Kilometer westlich des Kantonshauptorts. Erreichen lässt sich die Gemeinde am besten mit dem Auto; der ÖV erschliesst den Ort nur mittelmässig. Die Route du Centre führt von der Nachbargemeinde Matran im Westen nach Corminboeuf und dient der Groberschliessung. Sie führt durch das Zentrum, vorbei an der Gemeindeverwaltung, der Post und der Primarschule. Auf diesem rund 700 Meter langen Abschnitt fand die Umgestaltung statt.

## Eigentum

Die Route du Centre war bis zum Abschluss der Planung und Umsetzung 1997 eine Gemeindestrasse. Damit lagen Planungshoheit und Unterhaltungspflicht bei der Gemeinde. Umso lobenswerter ist es, dass sich der Kanton und sogar der Bund an den Kosten für die Umgestaltung beteiligten.

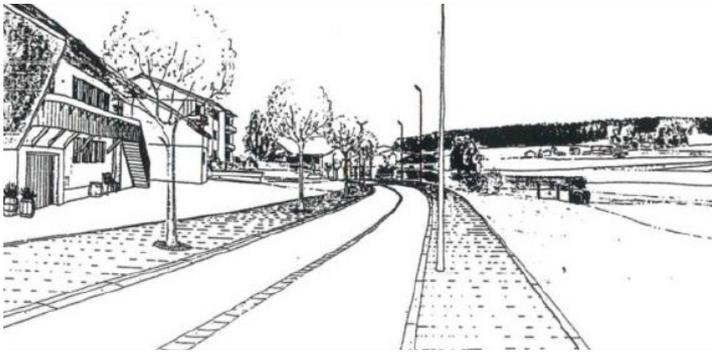
Mit dem überzeugenden Projekt und den damit angepeilten Zielen – der Aufwertung des Ortszentrums und der Verbesserung der Luftqualität – gewann die Eigentümerin die Unterstützung von Bund und Kanton. Seit 1998 ist die Route du Centre als Kantonsstrasse klassifiziert.

## Gemeinde

Die Gemeinde war früh daran interessiert, einen Beitrag an die neue Industriezone zu leisten. Weil diese teilweise auf dem Gebiet der Gemeinde Corminboeuf liegt, hatte der Gemeinderat ein starkes Mitspracherecht bei der erforderlichen Sondernutzungsplanung und bei der Erschliessung. Der Kanton sah unter anderem zwei Kreisel vor, deren Lage die Zustimmung des Gemeinderats von Corminboeuf verlangte. Dieser packte die Chance und knüpfte seine Zustimmung an zwei Bedingungen: Er forderte verkehrsberuhigende Massnahmen an der Route du Centre und eine finanzielle Beteiligung des Kantons an deren Baukosten. Die kantonale Baudirektion akzeptierte dieses Ansinnen. Für die verkehrsberuhigenden Massnahmen liess die Gemeinde 1991 eine Studie erarbeiten.

## Prozess

Die Studie zur Umgestaltung des Strassenraums berappte die Gemeinde selbst. Den Kredit dazu genehmigte die Gemeindeversammlung 1991. Daraufhin beauftragte der Gemeinderat ein Architekturbüro mit der Studie. Noch im selben Jahr stellte das beauftragte Büro die Vorstudie dem Gemeinderat und der kantonalen Arbeitsgruppe VALTRALOC (VALorisation des espaces routiers en TRAversées de LOCALités) vor. Diese berät Gemeinden bei Projekten, die den Strassenraum von Ortsdurchfahrten aufwerten. Wichtige Hinweise der Expertengruppe und Anliegen der Gemeinde konnten dank der Präsentation früh integriert werden. Das überarbeitete Projekt wurde der Bevölkerung an zwei öffentlichen Veranstaltungen im April 1994 präsentiert. An der Gemeindeversammlung von 1994 wurde das Projekt angenommen. 1997 wurde es ausgeführt.



Visualisierungen aus der Studie, die der Gemeinderat 1991 in Auftrag gab.

Quelle: Gemeinde Corminboeuf

## Akzeptanz

Dass die Bevölkerung das Umgestaltungsprojekt annahm, war keine Selbstverständlichkeit. Als die Studie zur Umgestaltung der Strasse anlief, war bereits klar, dass die Kantonsstrasse saniert werden musste. Die Kosten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt wurden vom Architekturbüro auf über 2 Millionen Franken geschätzt. Eine einfache Belagssanierung hätte dagegen nur rund 1 Million Franken gekostet und wäre grösstenteils zu Lasten des Kantons gegangen. Doch damit wäre die Strasse attraktiver geworden als Verbindung von der Industriezone zum Autobahnanschluss in Matran. Das Verkehrsaufkommen und die Fahrgeschwindigkeiten wären damit eher gestiegen. Die Bevölkerung wurde deshalb 1994 im Gemeindefalt laufend über das Projekt zur Umgestaltung informiert. In einem Artikel äusserte sich gar der Leiter der kantonalen Arbeitsgruppe positiv zum Projekt und unterstrich dessen Vorteile und die Vorbildfunktion. Eine Gemeinderatsdelegation präsentierte und diskutierte das Projekt an zwei öffentlichen Anlässen. 1994 nahm die Gemeindeversammlung das Projekt trotz der Mehrkosten an.

## Dichte

Der neu gestaltete Abschnitt liegt im weniger dicht bebauten Teil des Dorfes. Ziel des Rückbaus war nicht primär, die Verdichtung an der Strasse zu fördern oder den öffentlichen Aussenraum zu vergrössern, sondern den Verkehr zu entschleunigen und zu reduzieren, was auch gelang. Die gewählte Gestaltung des Strassenraums wäre auch für dichter bebaute Siedlungsgebiete zweckmässig.



Die platzähnliche Gestaltung entschleunigt den Verkehr... Foto: A. Huber, EspaceSuisse



...wie auch hier vor dem Schul- und dem Gemeindehaus. Foto: A. Huber, EspaceSuisse

## Qualität

Die Fahrbahnbreite wurde zugunsten der Trottoirs und des öffentlichen Raums verschmälert. Neue Elemente wie die mittig angebrachte Abflusssrinne, die hellen Randsteine, die Strassenlampen und die Bäume verringern die subjektiv wahrgenommene Breite, ohne die Kapazität der Strasse zu verringern. Es gilt nach wie vor Tempo 50 und Autos kommen problemlos aneinander vorbei. Breitere Fahrzeuge befahren zum Kreuzen die Trottoirs. Hilfreich sind dabei die schräggestellten Randsteine. An vier Stellen schafft die platzähnliche Ausführung der Strasse einen stärkeren Bezug zum öffentlichen Raum und verbessert die Quervernetzung, wenn auch nicht im gewünschten Ausmass. Der neu gestaltete Abschnitt erhält dank der ungewöhnlichen Ausführung und der sorgfältig gewählten Materialien ein eigenes Gesicht. Die öffentlichen Räume entlang der Strasse sind verbreitert und die Bauten für öffentliche Nutzungen besser miteinander vernetzt.

# Zusammenfassung

## Wirtschaftlichkeit

Das Umgestaltungsprojekt war mit 3,2 Millionen Franken teurer als die einfache Belagssanierung. Der Kanton und der Bund übernahmen ein Drittel der Baukosten. Der Kanton unterstützte das Projekt mit 575'000 Franken im Rahmen von VALTRALOC, dem kantonalen Konzept zur Aufwertung der Ortschaften. Das Bundesamt für Strassen unterstützte das Projekt im Rahmen der Massnahmen zur Einhaltung der Luftreinhalteverordnung mit rund 500'000 Franken. Langfristig hat sich die Investition für die Gemeinde gelohnt. Selbst 20 Jahre danach ist der Gemeinderat zufrieden mit dem Resultat. Ein wiederkehrender Kostenpunkt sind jedoch Kollisionsschäden an der Strassenbeleuchtung. Im Vergleich zu traditionellen Strassengestaltungen stehen die Strassenlampen unmittelbar am Fahrbahnrand. Diese werden bei Selbstunfällen sowie als Folge von Kreuzungsmanövern grösserer Fahrzeuge hin und wieder beschädigt. Fehlbare Lenker geben sich nicht immer zu erkennen. So entstehen der Gemeinde Mehrkosten für den Ersatz der Infrastruktur.

Trotz seiner Vorbildfunktion in Sachen Strassenraumgestaltung ist das Projekt in Corminboeuf heute kaum bekannt. Andere Projekte aus dem bernischen Wabern oder Köniz werden weitaus häufiger als Beispiele herangezogen. Doch Corminboeuf zeigt: Auch für kleinere Gemeinden ist es lohnenswert, sich Gedanken über die Gestaltung des Strassenraums zu machen, wenn sich eine Verkehrsüberlastung abzeichnet. Voraussetzung für den Erfolg war, dass der Gemeinderat sich für seine Ideen einsetzte. Das Beispiel Corminboeuf zeigt, dass dies nicht von alleine passiert. Der Gemeinderat musste Forderungen stellen, sich beraten lassen und Studien in Auftrag geben. Die Gemeinde musste die Kosten nicht alleine tragen. Sie konnte bei verschiedenen Stellen finanzielle Unterstützung beantragen. Dazu brauchte es auch Hartnäckigkeit – die sie letztlich auszahlte. Die Ideen und die Initiative dazu müssen ein Gemeinderat und die Bürgerinnen und Bürger hingegen in jedem Fall selbst aufbringen.

---

## Besondere Stärken aus Sicht von EspaceSuisse

- Der Gemeinderat wusste die Herausforderungen aufgrund der geplanten Industriezone für die Gemeinde zu nutzen und stellte klare Forderungen an die kantonale Baudirektion.
- Die Gemeinde wählte für die Strassensanierung nicht den Weg des geringsten Widerstands, sondern suchte nach der nachhaltigsten Lösung.
- Die einfache, aber innovative Gestaltung ist für eine kleine Gemeinde genauso effizient wie beeindruckend.

## Weiterführende Informationen

2001. Strassen- und Brückendepartement Kanton Freiburg. VALTRALOC-Wegleitung.

2011. Bundesamt für Umwelt (BAFU). Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich Corminboeuf (FR) – Route du Centre.