

Unvermögen oder absichtliche Täuschung?

Kritische Würdigung der «Expertise» der Herren Steiert/Bossens zur Auswirkungen der Einbahnstrasse in der Bahnhofallee

Alle Freiburgerinnen und Freiburger, die in den letzten zwei Jahren rund um den Bahnhof regelmässig unterwegs waren, haben es miterleben müssen: Die Einführung der Einbahnstrasse hat zu mehr Verkehr, mehr Staus, Schleichverkehr in diversen Quartieren und mehr Unfällen geführt. Die Luft in der Stadt ist dadurch noch schlechter geworden und der Stress der Verkehrsteilnehmer weiter gestiegen.

Unbeeindruckt von diesen Tatsachen präsentierte Gemeinderat Steiert im Februar 2012 der versammelten Presse eine sogenannte «Expertise», die – wen wundert es – genau zum gegenteiligen Schluss gelangt: Der Verkehr im Stadtzentrum hätte abgenommen und die Luft sei gesünder geworden.

Wenn zwischen der Wahrnehmung der Bevölkerung und den Behauptungen einer Behörde solch eklatante Widersprüche bestehen, lohnt es sich, genauer hinzusehen. Nachfolgend wird aufgezeigt, wo die «Expertise» falsch liegt, welche kapitalen Denkfehler begangen worden sind und mit welcher methodischer und rhetorischer Akrobatik die Öffentlichkeit in die Irre geführt worden ist.

Diese Kritik erfolgt leider mit viel Verzögerung, dies weil die Gemeindepolizei erst nach monatelangem Hin- und Her die Sichtung der Dokumente zugelassen hat.

Die Kritik im Einzelnen

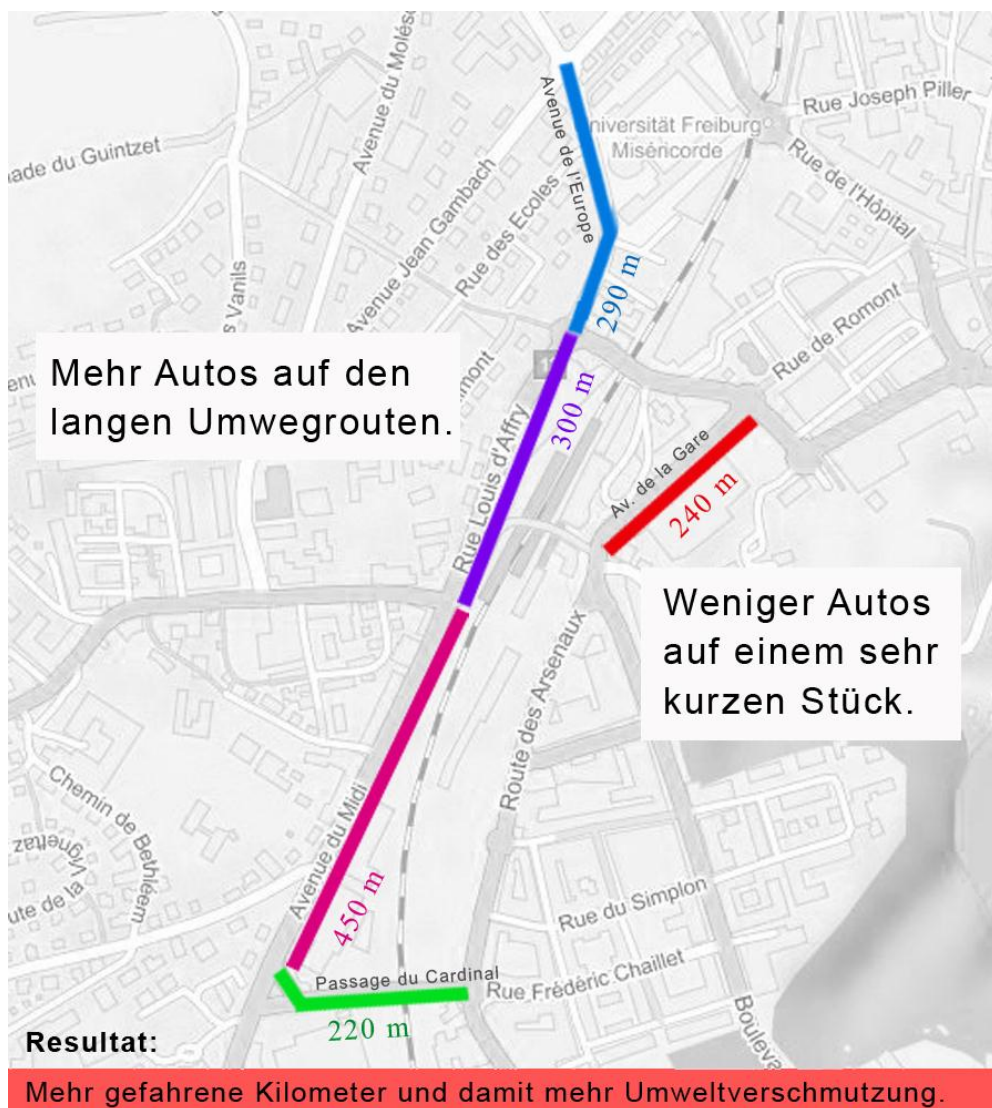
1. Auf Seite 1 wird auf den kantonalen Massnahmenplan verwiesen, der eine Verbesserung der Luftqualität fordert. Es wird behauptet, die Einbahnstrasse sei darin ausdrücklich (*expressément*) als geplante Massnahme aufgeführt (M5).

Dies ist falsch. Die Einbahnstrasse wird dort mit keinem Wort erwähnt.

Quelle: http://www.fr.ch/sen/fr/pub/air/plan_mesures.htm

2. Die «Expertise» versucht also mittels tatsächlichen Angaben, den Eindruck zu erwecken, der Gemeinderat sei durch den Kanton zur Realisierung der Einbahnstrasse verpflichtet worden. **Dies ist falsch:** Im oben erwähnten verkehrs- und umweltpolitischen Positionspapier wird nicht die Einbahnstrasse als solche, sondern eine Reduktion der Luftschadstoffe und des Lärms sowie reduzierten, jedoch **flüssigen** Verkehr im Stadtzentrum gefordert. Diese Ziele wurden mit der Einbahnstrasse fast alle verfehlt. Einzig die Lärmbelastung ist *eventuell* zurückgegangen, dies jedoch dank neuen Strassenbelägen und aufgrund vermehrter Staus...

3. Auf Seite 3 wird unter Punkt 1.2. behauptet, die Einbahnstrasse hätte zu einer globalen Verkehrsreduktion und damit besserer Luft in der Stadt geführt. Diese Schlussfolgerung ist **komplett falsch**, sie ist das Resultat eines **fatalen Irrtums** bei der Interpretation der Resultate aus den Verkehrszählungen: Verglichen werden nämlich die Anzahl der **vorhandenen Autos** – statt die Anzahl der **gefahrenen Kilometer**. Entscheidend für die Luft- und Lärmbelastung sind jedoch die zurückgelegten Kilometer. Vergleicht man die gefahrenen Strecken auf den gemessenen Strassenabschnitten in der Stadt vor und nach Einführung der Einbahnstrasse, **resultiert eine Verkehrszunahme von 2.4% resp. 3'400 km zusätzlich und unnötig gefahrenen Autokilometern pro Tag**. Oder anders formuliert: Interpretiert man die Zahlen korrekt, wird klar, dass die Einbahnstrasse **zu mehr und nicht weniger** Verkehr geführt hat. Diese Einsicht deckt sich sodann auch wieder mit der Wahrnehmung der Bevölkerung. Nachfolgender Plan verdeutlicht das Problem: Der Sperrung von lediglich 240 Metern stehen wesentlich längere Streckenabschnitte gegenüber, die als Umwege gefahren werden müssen.



5. Besonders schockierend ist, dass die Einbahnstrasse überhaupt eingeführt worden ist, obwohl die zu erwartende, negative Umweltbilanz schon 2004 bekannt war: Eine von der Gemeinde bei der Firma *Triform* in Auftrag gegebene Studie über die Auswirkungen der Einbahnstrasse kam zum Schluss, dass allein im Perimeter „Stadtzentrum“ (ca. 0.3 km²) **die Einführung der Einbahnstrasse zu einem Mehrverkehr von 1'250 km und einem zusätzlichen CO₂-Ausstoss von einer Vierteltonne pro Tag** führen dürfte. Auf ein Jahr gerechnet ergeben sich so 465'000 unnötig zurückgelegte Kilometer, resp. 91 Tonnen CO₂-Ausstoss. Der Gemeinderat hat **in Kenntnis dieser Zahlen** diesen mobilitäts- und umweltpolitischen Unsinn trotzdem durchgeboxt und damit eine zusätzliche Luftbelastung in einem Gebiet in Kauf genommen, in dem seit Jahren die zulässigen Grenzwerte überschritten werden.

6. **Katastrophal unprofessionell** ging die Gemeindepolizei bei den Verkehrszählungen vor: So wurden die Zählungen nicht *richtungsgetrennt* durchgeführt, dies verunmöglicht eine präzise Analyse der Verkehrsflüsse, insbesondere wenn die Auswirkungen einer Sperrung *in nur einer Fahrtrichtung* der Bahnhofstrasse analysiert werden sollen.

7. Die «Expertise» ist zudem **voller methodischer und inhaltlicher Fehler**, nachfolgend einige Beispiele:
 - a) Gemäss den Datenblättern sind an der Murtenstrasse frühmorgens um 5 Uhr neun Mal mehr Autos unterwegs, als im abendlichen Berufsverkehr. Den „Experten“ der Gemeindepolizei ist dieser offensichtliche Fehler scheinbar nicht aufgefallen.

 - b) In zielorientierter Zahlenakrobatik übten sich Steiert/Bossens bezüglich Unterstadt: Was zuerst nach einem Flüchtigkeitsfehler aussieht, kann bei genauer Analyse nur als **absichtliche, massive Täuschung** beurteilt werden. Die in der «Expertise» behauptete Verkehrsreduktion um 530 Autos pro Tag beträgt gemäss Datenblättern lediglich 80, also rund 7 Mal weniger. Damit verschlechtert sich das Gesamtergebnis für die Unterstadt um mehr als einen Drittel.

 - c) Der Perimeter „Centre ville“ wurde zwar genau definiert (S.4), die unter „Centre ville“ präsentierten Verkehrszählungen beziehen sich aber nicht auf diesen Perimeter...

 - d) In der «Expertise» (S. 4) wird vorgegaukelt, die Zählungen seien im April 2010 und im April 2011, also jeweils im selben Monat vor und nach der Einführung der Einbahnstrasse durchgeführt worden. Das hört sich zwar gut an, **stimmt jedoch nicht**. Die Messungen vor Einführung der Einbahnstrasse wurden in einem Zeitraum von mehr als 16 Monaten (2. Februar 2009 bis 13. Juni 2010) durchgeführt, jene nach der Einführung in einem 19-monatigen Zeitfenster (4. Oktober 2010 bis 15. Mai 2011). So wurden z.B. die Messungen an der Murtenstrasse vom Mai 2009 mit jenen vom Oktober 2010 verglichen... Inwiefern dieses methodisch unsaubere Vorgehen das Resultat beeinflusst, ist schwer zu beurteilen. Das Beispiel zeigt jedoch auf, mit welcher Nonchalance Steiert/Bossens mit Zahlen hantieren und sich nicht scheuen, den Lesern der «Expertise» einen Bären aufzubinden.

- e) Die effektiven Verkehrszählungen vor und nach Einführung der Einbahnstrasse stammen aus den Jahren 2009 bis 2011, in der «Expertise» werden sie mit Prognosen verglichen, die sich auf das Jahr 2004 beziehen, methodisch ist dies unzulässig und somit die Aussagekraft dieser Gegenüberstellung praktisch gleich Null.
- f) Wohl um die Gewerbetreibenden zu beruhigen, gelangt die «Expertise» auf Seite 7 unten zum Schluss, der Autoverkehr im Stadtzentrum habe **nicht abgenommen**. Dies widerspricht den Behauptungen auf den Seiten 3, 5 und 8, wonach der Verkehr im Stadtzentrum **abgenommen hätte**. Interessant auch der „Beweis“ für diese widersprüchliche Behauptung: Aus den 3% Mehreinnahmen der Parkuhren des **ganzen Stadtgebietes** könne man auf eine unverminderte Parkplatzbelegung **im Stadtzentrum** schliessen...
8. Wie Gemeinderat Steiert angesichts einer solchen, im Ergebnis falschen, methodisch unsauberen und mit diversen Fehlinformationen angereicherten «Expertise» dazu kommt, in den Medien zu verkünden, es sei „nach wissenschaftlichen Methoden“ gearbeitet worden, bleibt Steiert's Geheimnis. (Beitrag *La Télé* vom 1. Mai 2012). Da die Gemeindepolizei 9 Monate für eine von der Bevölkerung mit Spannung erwartete Analyse brauchte und sich diese Behörde danach noch monatelang weigerte, Interessierten Einblick in die Erhebungsdaten zu gewähren, entstand der Eindruck, dass bei dieser intern durchgeführten «Expertise» die Daten selektiv und zielorientiert interpretiert worden sind. Dasselbe muss man aus der Aussage von Gemeinderat Steiert schliessen, der sich vehement dagegen sträubt, die Daten einem externen Büro zur Analyse zu überlassen (*La Liberté* vom 15.2.2012). Steiert bevorzugt es, jene öffentlich zu denunzieren, die berechnete Kritik an dieser «Expertise» üben (Beitrag *La Télé* vom 1. Mai 2012).

Fazit:

Schon im Jahr 2004 hat eine Expertise eine **Zunahme** der Verkehr- und Umweltbelastung prognostiziert, falls die Bahnhofallee als Einbahnstrasse geführt würde (Triform-Bericht). Trotzdem hat der Gemeinderat diese Massnahme eingeführt, damit wissentlich mehr Verkehr und mehr Luftbelastung in Kauf genommen und dadurch bewusst gegen den kantonalen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung verstossen.

Die Gemeindepolizei hat die Verkehrszählungen dermassen unprofessionell durchgeführt, dass aus den vorliegenden Zahlen kaum präzise Schlüsse gezogen werden können. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Zahlen steht aber immerhin fest, dass die Einführung der Einbahnstrasse zu **mehr Verkehr und einer grösseren Umweltbelastung** geführt hat und somit das wichtigste Ziel verfehlt worden ist.

Geograf Bossens und Jurist Steiert haben mit ihrer amateurhaften und im wichtigsten Punkt komplett falschen «Expertise» **die Öffentlichkeit in die Irre geführt**. Das Vertrauen der Bevölkerung in die Mobilitätspolitik des Gemeinderates ist auf dem Nullpunkt. Den für dieses

Fiasko verantwortlichen Herren sollte dieses Dossier entzogen werden und die Stadt Freiburg sollte endlich externe und unabhängige Profis mit der Verkehrsanalyse und Verkehrsplanung beauftragen, anstatt mit dem bisherigen, vorwiegend parteipolitisch geprägten Mobilitätsprogramm weiter zu wursteln.

Der Gemeinderat soll nun bitte dreimal tief durchatmen, dabei an die inhalierten Schadstoffe denken und anschliessend sein Handeln wieder an den übergeordneten, umwelt- und mobilitätspolitischen Zielen ausrichten.

Beilage: Excel-Tabelle der Verkehrszählungen mit gefahrenen Kilometern.

Statistik gemäss Dossier der Gemeindepolizei

Die Anzahl Fahrzeuge und km sind durchschnittliche Tageswerte. Aufgrund der unprofessionellen Erhebungsmethodik haben die Zahlen nur beschränkten Aussagewert.

Abschnitt	Länge im m	Anzahl Fzg vorher	Anzahl Fzg nachher	Gefahrene km vorher	Gefahrene km nachher	Differenz in km	Diff. In %
Av. De la Gare	240	15768	8639	3784.32	2073.36	-1710.96	
Midi	450	18674	18674	7560.45	8403.3	842.85	
Louis Affry	300	18575	19041	5572.5	5712.3	139.8	
Europe	290	13467	13700	3905.43	3973	67.57	
Pass. Du Cardinal	220	15150	17241	3333	3793.02	460.02	
Guintzet 13	300	1747	1249	524.1	374.7	-149.4	
Vanils 9 et 11	390	227	545	88.53	212.55	124.02	
Molésion 18	570	1757	1994	1001.49	1136.58	135.09	
Gambach 30	700	3296	4448	2307.2	3113.6	806.4	
Gambach 2	700	5412	4779	3788.4	3345.3	-443.1	
Rue des Ecoles	370	458	350	169.46	129.5	-39.96	
Ste-Agnès	340	4516	4102	1535.44	1394.68	-140.76	
Grand Fontaine	300	3438	3234	1031.4	970.2	-61.2	
Neigles	800	2040	1926	1632	1540.8	-91.2	
Planche supérieure	270	2492	2414	672.84	651.78	-21.06	
Lorette	800	601	310	480.8	248	-232.8	
Rte de la Glâne	320	21249	21399	6799.68	6847.68	48	
Villars	720	14243	13458	10254.96	9689.76	-565.2	
Fort St-Jacques	800	1568	1685	1254.4	1348	93.6	
Jura	720	19589	20004	14104.08	14402.88	298.8	
Morat	1480	19176	20776	28380.48	30748.48	2368	
Berne (Stadtberg)	840	16840	17147	14145.6	14403.48	257.88	
Bourgguillon	1400	8857	9493	12399.8	13290.2	890.4	
Marly	1000	16849	17177	16849	17177	328	
Total Stadt		224116	223785	141575.36	144980.15	3404.79	2.40%
Total "Centre ville"		79761	77295	24155.7	23954.98	-200.72	-0.83%

Fazit: Im Perimeter "Centre ville" ging der Verkehr durch die Einführung der Einbahnstrasse mit 0.83 % minim zurück, der dadurch provozierte Umwegverkehr hat jedoch zu 2.4% Mehrverkehr und noch schlechterer Luft in der Stadt geführt, die Massnahme war also aus umweltpolitischer Sicht kontraproduktiv. Die "Expertise" des Gemeinderates, die zum gegenteiligen Schluss kam, ist in ihrer Kernaussage falsch.