Zeitschrift: Freiburger Geschichtsblätter
Herausgeber: Deutscher Geschichtsforschender Verein des Kantons Freiburg
Band: 74 (1997)

Artikel: Die neuen Brücken am Unterlauf der Sense
Autor: Boschung, Peter
Kapitel: Der Nationalstrassenbau im Sensegebiet
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340943

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der oberflächliche Eindruck, der Kanton habe die bedrängte Gemeinde zuäußerst im geringgeschätzten Sensebezirk mit ihren Brückenproblemen allein gelassen, täuscht. Der Staat Freiburg war nicht in der Lage, mehr für sie zu tun, weil er selbst tief in Finanznöten steckte; den guten Willen bewies er mit der Beratung durch seine Fachleute und durch die Zuwendungen aus der Loterie Romande. Das ändert nichts an der bedauerlichen, beinahe tragisch anmutenden Tatsache, daß man hier immer nur von Tag zu Tag *flicken* mußte, was zusammengezählt mehr kostete, als wenn man sich beizeiten eine währschafte, breite Betonbrücke ohne Flußpfeiler hätte leisten können. Der Kantonsingenieur L. Desbiolles traf den Nagel auf den Kopf, als er 1951 schrieb, das Billige sei manchmal das Teurere[161].

In unserer Brückengeschichte gibt es keinen größeren *Kontrast* als jenen zwischen der Leidensgeschichte des Übergangs am Unteren Fahr und dem Triumph der Planung und Technik im Nationalstraßenbau; dessen nächster Vertreter befindet sich wenige hundert Meter flußabwärts und ist von der nahen Eisenbahnbrücke[162] aus zu sehen. Auf engem Raum überqueren hier am Senseknie drei Übergänge die Sense, einer im alten, zwei im modernen Baustil.

Der Nationalstraßenbau im Sensegebiet

Als in den 1950er Jahren der motorisierte Verkehr dermaßen überhandnahm, daß er für die Menschen und ihre Siedlungen zur unerträglichen Plage[163] wurde und an sich selbst zu ersticken drohte, entschloß sich die Schweiz – wie das Ausland schon geraume

[161] GAÜ, Brief vom 14. März 1951: «... que le meilleur marché est quelquefois le plus cher.»

[162] Erster Bau 1858–1860, zweiter 1925–1927.

[163] Behinderung und Gefahr für alle anderen Straßenbenützer, Umweltschäden, vor allem Luftverschmutzung, Krankheiten der Atemwege, Zerstörung von Gebäudefassaden, zum Beispiel des Sandsteins der Sankt-Niklaus-Kathedrale.

Zeit –, dem Übel mit breiteren, richtungsgetrennten und kreuzungsfreien Straßen abzuhelfen, die dem Motor allein vorbehalten waren. Daß dabei unzählige Hektaren fruchtbaren Bodens unter Beton und Asphalt begraben wurden, war nicht der geringste Teil des unermesslichen Preises, zumal der unabsehbaren Kosten.

Das Unternehmen des Jahrhunderts kam nicht ohne *gesetzliche Grundlagen* und eine *einheitliche Großplanung* aus; beide sind seit der eidgenössischen Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 in der Bundesverfassung verankert:
«Art. 36bis: Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen... Die Kantone bauen und unterhalten die Nationalstrassen nach den Anordnungen und unter der Oberaufsicht des Bundes... Der wirtschaftlich nutzbare Boden ist nach Möglichkeit zu schonen... Die Kosten der Erstellung, des Betriebes und des Unterhaltes der Nationalstrassen werden auf den Bund und die Kantone verteilt; dabei sind die Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft zu berücksichtigen... Die Nationalstrassen stehen unter Vorbehalt der Befugnisse des Bundes unter der Hoheit der Kantone. Art. 37: Der Bund übt die Oberaufsicht über die Strassen und Brücken aus, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.»[164]

Die *Ausführung* ist geregelt durch Gesetze und Verordnungen des Bundes[165]. Der Staat Freiburg, der sich unverzüglich ans Werk machte, organisierte seinen Teil des Riesenunternehmens am 14. Februar 1961 im Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 8. März 1960. Er regelte die Hoheits- und Eigentumsverhältnisse («Art. 1: Die auf Kantonsgebiet gelegenen Nationalstrassen sind kantonales Gemeingut»), bestimmte die ausführenden Behörden und Organe, die Verfahren zur Genehmigung der Pläne und der

[164] BV von 1874, Stand am 1. April 1996, S. 23 und 66. Eine ausführliche und überzeugende Begründung für das große Gemeinwerk gab der Bundesrat am 5. Febr. 1960 in seiner Botschaft an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstraßennetzes. Bundesblatt Nr. 7 vom 18. Febr. 1960, S. 617–660.

[165] Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstraßen, S. 1ff., Art. 1–48; Bundesbeschluß vom 21. Juni 1960 über das Nationalstraßennetz, S. 5; Verordnung vom 24. März 1964 über die Nationalstraßen.

Entschädigungen, die Baubeschränkungen, den Landerwerb und die Maßnahmen im Interesse der Bodennutzung[166]. Der *Gang der Arbeiten* läßt sich anhand der Angaben der Baudirektion und des Autobahnbüros in den Jahresberichten des Staatsrates über seine Verwaltung nur in groben Zügen verfolgen.

Für den westschweizerischen Teil der Ost-West-Transversale sah das beschlossene Nationalstraßennetz von Bern an zwei Linien vor, die beide durch den Kanton Freiburg führen: die N1 von Bern über Kerzers–Murten–Yverdon–Lausanne nach Genf, und die N12 von Bern über Freiburg nach Vevey, eine Autobahn zweiter Klasse mit zwei Fahrbahnen von je 7.5 m Breite, getrennt durch einen 2 m breiten Mittelstreifen. In der ersten Bauetappe wurde die N12 gebaut.

Der erste Schritt bestand darin, ein kantonales *Autobahnbüro* einzurichten. Dann war die vorgesehene Bauzone vom geologisch-technischen Dienst zu untersuchen; jahrelang saßen die Ingenieure über den Plänen[167]. 1966 war das *generelle Projekt* bereit, zur Genehmigung dem Bundesrat vorgelegt zu werden, gleichzeitig wurde für die *Viadukte* über den Richterwilbach und über das Dorf Flamatt ein *Wettbewerb* ausgeschrieben. Sofort nach der Genehmigung des *Ausführungsprojekts* durch das Eidgenössische Departement des Innern wurden 1968 die Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Über- und Unterführungen) in Angriff genommen, so auch der Viadukt über Flamatt. 1969 waren dessen Widerlager und Pfeiler erstellt, so daß die Metallbalken von der Seite her eingeschoben werden konnten[168]. 1970 waren die *Kunstbauten* im Rohbau fertig, nun beschäftigte man sich intensiv mit *Erdbewegungen* und *Trasseearbeiten* (Geländeeinschnitte und Erddämme, Zufahrten und Ausfahrten, Verlegen von Straßen und Leitungen) zwischen Düdingen und Flamatt, gleichzeitig eröffnete der Kanton Bern Baustellen zwischen Bern und Thörishaus. Am Viadukt über Flamatt war der Einbau der Eisenbalken beendet, und die Platten für die Straßendecke waren vorfabriziert. In Flamatt mußte vom Oktober 1969 an der Hang zwischen dem Bahndamm und dem

[166] AGS 1961, S. 14ff.
[167] StVBF 1960, S. 1; 1961, S. 2; 1962 S. 2; 1963, S. 23, 24.
[168] StVBF 1966, S. 22; 1967, S. 20; 1968, S. 25, 26; 1969, S. 26.

Autobahntrassee mit 224 Betonpfählen gesichert werden[169]. Nach der Eröffnung des Abschnitts Corpataux–Düdingen (1971) wurden die Arbeiten am Abschnitt Düdingen–Flamatt beschleunigt, so daß Anfang 1972 am großen Viadukt über Flamatt nur noch der Fahrbahnbelag und die Leitplanken anzubringen waren.

Vorgeschichte und Begleitumstände dieses Viadukts brachten der betroffenen Dorfschaft so viel Unerfreuliches, daß es hier nur angedeutet werden kann. Dreizehn Projekte standen zur Wahl. Als ruchbar wurde, daß das Eidgenössische Amt für Straßenbau und der Kanton Bern die Linienführung durch Thörishaus und über Flamatt hinweg begünstigten, organisierte ein von Nationalrat Dr. iur. Franz Hayoz beratenes Komitee unter der Führung von Hans Fauser mit Volksversammlungen und Eingaben vorbeugend den Widerstand. An einer Versammlung beschwichtigte der Vertreter des Autobahnbüros Freiburg die Bevölkerung mit der Aussage, eine Einsprache habe erst einen Sinn, wenn ein Projekt öffentlich aufgelegt worden sei. Nach langem Zögern entschied der Bundesrat überraschend – ohne vorherige Planauflage in der Gemeinde – zugunsten einer langen, vom Talboden gegen Eggelried hinauf 3.9% ansteigenden Hochbrücke, die auf zwölf Pfeilerpaaren (die obersten drei in halber Höhe quer verbunden) den Westteil des Straßendorfes Flamatt, den Tafersbach, die Kantonsstraße Freiburg–Bern, das Geleise der Sensetalbahn und die Straße zwischen Dorfkern und SBB-Bahnhof überspannt. Zu ihrer Länge gibt es widersprüchliche Angaben, eine schreibt 701 m, eine andere 684 m[170].

Rund zwanzig Jahre später stellte Großrat Elmar Perler als Vertreter der Standortgemeinde Wünnewil-Flamatt fest: «Kostengründe, politische Sachzwänge und ein blinder Fortschrittsglaube haben seinerzeit eine andere, menschenfreundlichere und das Ortsbild schonendere Linienführung verhindert.» Der Staatsrat rechtfertigte

[169] StVBF 1970, S. 32, 35, 37; StVBB 1971, S. 178, 179.

[170] ABbF, *Das Teilstück Düdingen–Flamatt der N 12*, in: At 45 (1970), S. 1051; von Herrn Dr. Willi Märki, Neuenegg, geschenkte, undatierte Dokumentation des ABbF (wahrscheinlich 1973): 701 m; Elmar Perler, *Schriftliche Anfrage an den Staatsrat betreffend den Autobahnviadukt Flamatt vom 16. Sept. 1987*, in: TbGRF 1987, S. 2000: 684 m.

sich mit dem Hinweis, diese Linienführung sei Freiburg vom Bundesamt für Straßenbau und vom Kanton Bern «quasi aufgezwungen» worden, und die Bauart sei durch die damalige Vergebungspolitik bestimmt worden, derzufolge man das Billigste habe wählen müssen[171]. Tatsache ist: Die Hochbrücke wurde gebaut, zum Leidwesen der Flamatter und zum Schaden der darunter Wohnenden, und sie steht bis heute. Technisch mag sie eine Sehenswürdigkeit sein, menschlich und politisch ist sie eine grandiose Fehlleistung, eine Beeinträchtigung der Umwelt und der Lebensqualität, eine Verschandelung des Orts- und Landschaftsbildes, deren sich das Eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau schon bald schämte[172].

Nach vierjähriger Bauzeit wurde der Abschnitt Düdingen–Flamatt am 27. September 1973 feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Über das Anschlußwerk Flamatt fanden auch die bernischen Kantonsstraßen von Bern und von Neuenegg-Laupen her Zugang zur neuen Autobahn. Der Zusammenschluß der bernischen und freiburgischen Teilstrecke bei Thörishaus kam erst im Frühjahr 1978 zustande. In ganzer Länge vollendet war die N12 Bern–Vevey erst 1981. An der Einweihung am 23. November wurde sie als erste Autobahnverbindung zwischen der deutschen und der französischen Schweiz begeistert gefeiert[173].

Mit dieser Übersicht sind die beiden Sensebrücken, über die nun zu berichten ist, in die Entstehungsgeschichte der N12 eingeordnet.

Die Sensebrücken der N12 Bern–Vevey von 1971/1972

Zwei Brücken schlägt die N12 über die Sense, bei Thörishaus die Hauptbrücke, beim Anschlußwerk Flamatt eine Neben- oder Zubringerbrücke. Beide ähneln einander wie Schwestern, was sie unterscheidet, ist bedingt durch ungleiche Funktionen und Ortsverhältnisse, auch durch verschiedene Planer.

[171] PERLER (wie Anm. 170), Antwort des Staatsrates vom 3. Nov. 1987, in: TbGRF 1987, S. 2001.

[172] Persönlich gehörte Aussage eines Beamten, der seinen Chef zitierte: «So etwas würden wir nie mehr machen.»

[173] StVBF 1973, S. 31, 34; StVBB 1973, S. 277; 1977, S. 314; 1978, S. 334; StVBF 1981, S. 37; 1982, S. 26.

Gemeinsam ist beiden die *Bauherrschaft*, die *Bauart*, die *Bauzeit* und die *Finanzierung*. Für beide war das Autobahnbüro der kantonalen Baudirektion Freiburg zuständig, beide sind aus armiertem und vorgespanntem Beton konstruiert, beide haben einen durchlaufenden Träger, an beiden wurde vom März 1971 bis im Juni 1972 gebaut[174].

Die Betonbrücke der N12 am Senseknie

Sie befindet sich, von der Eisenbahnbrücke aus gut sichtbar, zwischen km 70.888 und 70.977. *Geplant* wurde sie vom Ingenieurbüro B. Clément + J. Bongard Freiburg, *gebaut* von der Firma Marti AG Bern. Sie überquert die Sense in einem Winkel von 45 Grad schräg zur Flußachse. Was oberflächlich betrachtet, wie ein einheitlicher Übergang aussieht, besteht in Wirklichkeit aus *zwei unabhängigen, parallelen Brücken*, deren 7.50 m breiten, von Leitplanken und Geländern begrenzten Fahrbahnen in einem Abstand von einem Meter in entgegengesetzte Richtungen führen. Die Doppelbrücke ist 84 m lang und 20.40 m breit, die Öffnungen zwischen den Widerlagern und Pfeilern messen 24.50 m – 35.00 m – 24.50 m[175].

Jede Fahrbahn bildet einen 1.20 m hohen, in ein Hohlsystem von Betonkästen gegliederten starren Balken, der mittels zweier aufgesetzter Lager auf den Pfeilern sitzt und mit dem Widerlager auf Berner Seite fest, mit jenem auf Freiburger Seite durch eine Dilatationsfuge beweglich verbunden ist. Der Baugrund besteht aus einer Schicht von angeschwemmtem groben Kies über Molasse. Deshalb stehen die Pfeiler auf Fundamenten, die mit Hilfe von je sechs Bohrpfählen, 6 m lang und 90 cm im Durchmesser, 1.50 bis 2.50 m tief in der gesunden Molasse verankert sind. Die Widerlager dagegen lie-

[174] ABbF, *Technische Beschreibung der Brücken über die Sense, National- und Kantonalstraße*, von Dr. André Piller freundlicherweise zur Verfügung gestellt am 13. Nov. 1996. Laut StVBF 1971, S. 45, wurde am Rohbau der Hauptbrücke vom Mai bis Ende Dez. 1971 gearbeitet.

[175] ABbF (wie Anm. 174); SBAB, E 3211 (B) Nr. 1992 / 15: RN 12 Pont sur la Singine, Mémoire technique. Nach der Dokumentation des ABbF von 1973 (vgl. Anm. 170), S. 10, ist die Brücke 89 m lang.

gen «einfach, ohne Einstieg, auf Flachgründungen» (semelles) aus Beton in die Vorländer zurückversetzt. Zum Schutz der Pfeiler waren ausgedehnte steinerne Uferverbauungen notwendig[176].

Die Betonbrücke des N12-Anschlußwerks bei Flamatt

Diese untere Brücke unterscheidet sich von der oberen, der Hauptbrücke, durch folgende Eigenheiten: Sie ist kleiner, kürzer und schmäler, und sie erfüllt eine doppelte Aufgabe. Sie verbindet das bernische Kantonsstraßennetz am Senseunterlauf mit dem freiburgischen, und als Bestandteil des Anschlußwerks führt sie, nachdem sie die mit Fußgängerunterführungen ausgestattete freiburgische Kantonsstraße im Kreisel gekreuzt hat, den Verkehr von der Neuenegg- und der Thörishausstraße den N12-Fahrbahnen in Richtung Bern und Freiburg zu. Über die Folgen dieser Besonderheit hatten Bern und Freiburg sich schon 1970 verständigt[177]. Die Zusammenarbeit der Grenzkantone wurde durch die Oberaufsicht des Bundes keineswegs überflüssig gemacht oder gar verunmöglicht.

Im Auftrag des Autobahnbüros Freiburg *plante* der Ingenieur Jacques Gicot in Freiburg die Straßenstrecke, das Ingenieurbüro Claude Von der Weid die Brücke des Anschlußwerks. Das Amt für Straßen- und Flußbau genehmigte den Brückenplan am 21. August 1969, den Straßenplan am 25. Juni 1970[178]. *Ausgeführt* wurde der Bau von der Firma Routes Modernes Freiburg. Er überquert die

[176] SBAB (wie Anm. 175), Mémoire technique, unsigniert und undatiert, wahrscheinlich vom Büro Clément + Bongard; ABbF (wie Anm. 174); StVBF 1972, S. 45.

[177] SBAB (wie Anm. 175): Brief des Autobahnamtes des Kantons Bern an das Autobahnbüro Freiburg: «Diese Brücke wird zwar im Rahmen des Nationalstraßenbaus erstellt, dient aber einer Staatsstraßenverbindung. Seitens des Kantons Bern liegt deshalb die Aufsicht über dieses Bauwerk in straßenbaulicher, brückentechnischer und wasserbaulicher Hinsicht bei Herrn Freudiger, Oberingenieur des II. Kreises. Unser Amt wirkt in diesem Falle lediglich als Koordinationsstelle und besorgt den Rechnungsdienst für die Nationalstraßen-Kosten. Der Kantonsoberingenieur stimmt dem Projekt zu. Mit ihm gehen wir davon aus, daß die Brücke voll zu Lasten des Autobahnbaus erstellt wird.»

[178] SBAB (wie Anm. 175).

Sense in einem Winkel von 10 Grad leicht schräg zur Flußachse, ist 64 m lang, 19.50 m breit und umfaßt zwei 7 Meter breite, von Leitplanken flankierte Fahrbahnen, dazwischen einen 1 m breiten Mittelstreifen und beidseits einen 1.40 m breiten Gehweg. Der beidseits 3.25 m überkragende, durchlaufende Träger bildet im Längsprofil einen flachen Bogen, der auf beiden Ufern von einer Gruppe von vier, auf einem erhöhten Betonsockel stehenden Pfeilern getragen wird. Die Spannweiten zwischen Widerlagern und Pfeilern betragen 16 m – 32 m – 16 m. Nicht nur die Pfeiler, auch die Widerlager dieser Brücke gründen auf je vier 90 cm dicken Bohrpfählen, die durch das Geschiebe hindurch tief in die Molasse hinab gerammt worden waren[179]. Die vom Kanton Bern dem freiburgischen Autobahnbüro übertragenen Arbeiten am rechten Brückenkopf wurden zweifach erschwert: Zuerst beim Gerüstbau für die Brücke durch den hohen Grundwasserspiegel, sodann beim Bau der Zufahrt durch die Enge des Platzes vor der hohen Stützmauer unterhalb der Streiten-Siedlung. Kurz vor der Inbetriebnahme mußte «die geometrische Gestaltung» der Kreuzung der Neuenegg- mit der Streitenstraße neu überdacht und geändert werden, damit auch Signalisierung und Markierung[180]. Eigentlich hätten die Platzverhältnisse es gestattet, die Widerlager unmittelbar auf die Uferböschungen zu setzen und so die Sense mit einer Spannung von 38 m zu überbrücken. Auf Verlangen des bernischen Forstamtes und der Anstößergemeinden Neuenegg und Wünnewil-Flamatt wurden sie jedoch in die Vorländer versetzt, so daß zwischen ihnen und den Pfeilerreihen Durchlässe für die Uferwege geschaffen wurden; auf sie ist man zur Pflege der Auenwälder, zumal für den Abtransport des Holzes angewiesen, auch die Spaziergänger und Fischer schätzen die so gewährte Bewegungsfreiheit[181].

Das Aussehen der unteren Sensebrücke entspricht ihrem Charakter als Zubringerin. Dem Gelände angepaßt, schwebt sie weniger hoch über dem Wasser und kommt mit kürzeren Pfeilern und für die Zufahrten mit niedrigeren Erddämmen aus als die Haupt-

[179] ABbF (wie Anm. 174).
[180] StVBF 1973, S. 34.
[181] SBAB, Mappe E 3211 (B) Nr. 1992 / 15: Akten und technische Berichte, datiert vom 30. Jan., 6. und 27. April und 25. Juni 1970.

brücke, rechtsufrig zur nahen bernischen Kantonsstraße mit einem kurzen, links, in Richtung Autobahn mit einem längeren Damm, der in den Talboden ausläuft. Der freiburgische Brückenkopf ist nicht ganz befriedigend gestaltet. Der Durchlaß für den Uferweg zwischen der Pfeilerreihe und dem Betonsockel, der das linke Widerlager trägt, ist zu niedrig geraten, auch haben die Brückenbauer den dortigen Hochwasserdamm nicht mehr instandgestellt. Hier brach die hoch angeschwollene Sense am 29. Juli 1990 durch und setzte den Auenwald weithin unter Wasser; das gleiche Hochwasser richtete bei Laupen großen Schaden an[182].

Das Anschlußwerk dient nicht nur der Autobahn, sondern als Staatsstraße gleichzeitig auch dem bernisch-freiburgischen Grenzverkehr, der bis 1973 über die flußaufwärts in Sichtweite gelegene, altehrwürdige, 1852–1854 von Bern und Freiburg gemeinsam erbaute «Steinige Brücke»[183] lief. Der schmale Bindestrich zwischen den Kantonsstraßen vermochte den Verkehrsstrom kaum mehr zu bewältigen und hätte nächstens ersetzt werden müssen. Die neue Verkehrsregelung ließ auch den Abbruch erwägen. Doch die verantwortlichen Stellen widerstanden der Versuchung und hätten das für den Fahrverkehr nicht mehr benötigte, in den Ruhestand versetzte Bauwerk am liebsten den Standortgemeinden überlassen. Aber Neuenegg war daran nicht interessiert und verzichtete. Mit dem Einverständnis beider Kantone wurde die Gemeinde Wünnewil-Flamatt Eigentümerin der ganzen Brücke und mußte sich verpflichten, sie auf eigene Kosten zu unterhalten. Der Abbruch hätte damals voraussichtlich Fr. 74 000 gekostet. Diese Summe, gedacht als Abgeltung des Brückenanteils, als Grundkapital und einmaliger Beitrag an die zukünftigen Unterhaltskosten, wurde der neuen Eigentümerin von den Autobahnbüros beider Kantone «nach langwierigen Verhandlungen» vertraglich zugesichert. Freiburg zahlte seine Hälfte (Fr. 37 000) nicht aus, sondern verrechnete sie mit einem Guthaben aus Arbeiten an den

[182] Toni Beyeler, *Jahrhunderthochwasser der Sense*, in: At 65 (1990), S. 1788; Hans Peter Beyeler, *Das Jahr*, in: At 65 (1990), S. 1802; *Laupen-Chronik 1990*, S. 1804.

[183] Boschung (wie Anm. 2), S. 52ff.: Die dritte Steinbrücke von 1852–1854.

Fußgängerunterführungen und Gehwegen im Anschlußwerk Flamatt[184].

Seit 1973 wird die «Steinige Brücke» nur noch von Fußgängern und Radfahrern benützt. Auf den bedenklichen Zustand ihres Oberbaus hat schon 1990 der Kenner Pierre Delacrétaz aufmerksam gemacht[185]. Geschichtskenner und Brückenfreunde freuen sich, daß das architektonisch bedeutende Baudenkmal aus dem 19. Jahrhundert uns bis heute erhalten geblieben ist. Sie hoffen aber auch, daß es der Eigentümerin gelingen wird, dem zerstörerischen Zugriff der Vegetation möglichst bald Einhalt zu gebieten.

Ein *Jahrhundertwerk* ist der Nationalstraßenbau auch *in finanzieller Hinsicht*, zumal für den Kanton Freiburg. Schon 1976 nannte das Autobahnbüro Freiburg für die N1 und N12 zusammen eine Nettoausgabe von Fr. 90 914 586.90[186], in der Schlußabrechnung buchte es für die Hauptbrücke der N12 Fr. 1 900 000, für die Nebenbrücke Fr. 1 060 000. Der Nationalstraßenbau wurde und wird größtenteils von der Eidgenossenschaft getragen. Für den Kanton Bern leistete der Bund 84%, für den Kanton Freiburg 90% der Gesamtkosten. Die Kantonsbeiträge an die Sensebrücken bezahlten Bern und Freiburg zu gleichen Teilen[187].

Welche finanzielle Riesenlast der Staat Freiburg mit dem Nationalstraßenbau auf seinem Gebiet zu bewältigen hatte, läßt sich an den Krediten ermessen, die der Große Rat in dieser Zeit bewilligte:
Dekret vom 13. Februar 1968: Kredit von Fr. 7 760 000 zur Finanzierung des Anteils an die Studienkosten, den Landerwerb und den Bau;

[184] GAW: Brief des Gemeinderates von Neuenegg vom 25. Sept.1973; GRPW vom 1. Okt. 1973; Brief der Gemeindeverwaltung Wünnewil-Flamatt an das Autobahnbüro Freiburg vom 3. Okt. 1973; Brief der Straßen- und Brückenverwaltung Freiburg vom 17. Sept 1979; Auszug Nr. 2315 aus dem Protokoll des Freiburger Staatsrates vom 9. Okt 1979; Vereinbarung Nr. 311 / 4280 vom 5. Nov. 1979 mit dem Straßen- und Brückendepartement Freiburg; Brief des Autobahnamtes Bern an das Autobahnbüro Freiburg vom 3. Sept. 1981. Eine Eigentumsübertragung hatte auch 1962 nach dem Bau des Stegs zwischen Neuenegg und Flamatt stattgefunden. Damals wurde die Gemeinde Neuenegg Eigentümerin.

[185] Pierre DELACRÉTAZ, *Fribourg jette ses ponts*, Chapelle-sur-Moudon 1990, S. 61.

[186] StVBF 1976, S. 45.

[187] ABbF (wie Anm. 174): «Kostenbeteiligung je 50% durch die Kantone Freiburg und Bern».

Dekret vom 1. Juli 1970: Kredit von Fr. 7 250 000 zum gleichen Zweck;
Dekret vom 16. Mai 1972: Verpflichtungskredit von 30 000 000, davon 27 300 000 gedacht als 10%iger Kantonsanteil an die veranschlagten Baukosten von Fr. 273 000 000;
Dekret vom 18. Mai 1972: Verpflichtungskredit von Fr. 276 000. Am gleichen Tag Eröffnung eines Verpflichtungskredits von Fr. 4 270 000.
Der Bau des Werkhofs für die N12 (Freiburg Nord) und die Kantonsstraßen sowie des Einsatzzentrums der Polizei kostete Fr. 15 000 000. Der Kantonsanteil machte 38% davon aus und wurde bezahlt aus dem Baukredit von Fr. 4 270 000;
Dekret vom 18. September 1975: Weil der Bund den Bau der N12 beschleunigte, war ein zusätzlicher Kredit von Fr. 7 778 000 nötig, der Kanton hatte dazu Fr. 778 000 zu bewilligen;
Dekret vom 14. Mai 1976: Verpflichtungskredit für 1977–1979 von Fr. 30 000 000;
Dekret vom 15. September 1976: Zusätzlicher Kredit von Fr. 5 500 000[188].

Nach diesen Belegen machen die 10 Prozent, die der Staat Freiburg zwischen 1968 und 1976 an die Kosten seiner Autobahnen aufzubringen hatte, die Summe von Fr. 92 564 000 aus, wobei zu bedenken ist, daß er, wie alle andern Kantone, indirekt auch die übrigen 90 Prozent mitfinanzierte. Seine tatsächliche Leistung ermißt man erst, wenn man sich Rechenschaft gibt, daß er zwischen 1953 und 1975 – von allen andern Aufgaben abgesehen – allein für das Kantonsstraßennetz Fr. 158 400 000 bereitzustellen hatte[189].

Soviel zu den *Gestehungskosten*. Sie legen die Frage nach der *Dauerhaftigkeit der Bauten* und nach dem *Aufwand* für ihren *Unterhalt* nahe. Kein gefreutes Kapitel, wenn man zugesehen hat, wie die Zubringerbrücke seit 1972 schon zweimal überholt wer-

[188] AGS 1968, S. 35; 1970, S. 84; 1972, S. 110 und 119; 1975, S. 237; 1976, S. 187 und 252.

[189] AGS 1953, S. 71: Fr. 10 000 000; 1956, S. 18: Fr. 15 000 000; 1959 S. 93: Fr. 20 000 000; 1965, S. 203: Fr. 20 000 000; 1967, S. 129: Fr. 15 000 000; 1969, S. 64: Fr. 35 000 000; 1971, S. 228: Fr. 24 000 000; 1975, S. 32: Fr. 400 000, S. 111: Fr. 19 000 000.

den mußte. Die größte Belastung verursacht jedoch der Viadukt über Flamatt. Dies geht aus der oben erwähnten Schriftlichen Anfrage von Großrat Elmar Perler und aus der Antwort des Staatsrats hervor. Schon 1987 betrugen die Kosten für *Studien von Sanierungsprojekten* Fr. 200 000. Das kantonale Autobahnbüro prüfte damals drei *«Sanierungslösungen»*: Den einfachen Unterhalt, die Verbesserung der Festigkeit der Brüstungsmauern, sodann (im Interesse der Verkehrssicherheit und der Unterhaltsmannschaften) die Verbreiterung der Haltestreifen mit Einbau von Lärmschutzwänden; voraussichtliche Kosten je nachdem : drei, neun oder 13 Millionen Franken. Der in der Standortgemeinde Wünnewil-Flamatt wohnhafte Abgeordnete fand die Informationspolitik der Regierung mangelhaft, er war staatsbürgerlich besorgt um die Kantons- und Bundesfinanzen, nicht zuletzt aber ging es ihm darum, die *Verbreiterung der Hochbrücke* zu verhindern. Sie wird von Anfang an als unzumutbar empfunden, die Verbreiterung hätte sie zum unerträglichen Monstrum gemacht. Schließlich regte Perler an, *das Trassee zu verlegen*, worauf der Staatsrat das Bundesamt für Straßenbau ersuchte, die Möglichkeit einer andern Linienführung abzuklären[190]. Wie es weitergehen wird, bleibt angesichts der allgemeinen Finanznot völlig ungewiß.

Die Hochbrücke hatte 1971 Fr. 8 032 000 gekostet. Für die erste Sanierungsetappe (1994–1996) sind Fr. 11 800 000 ausgegeben worden, für die nächste (1997) sind weitere 5 Millionen vorgesehen. So ist damit zu rechnen, daß die vielseitige Problematik des Viadukts Bevölkerung, Kanton und Bund noch lange beschäftigen und belasten wird[191].

[190] Perler (wie Anm. 170), S. 2000/2001.

[191] ABbF, Brief vom 28. Jan. 1997 an alt Großrat Elmar Perler. Die heutigen Fachleute sind der Ansicht, der Viadukt sei «eine Todsünde des schweizerischen Autobahnbaus» und «ein Schandfleck». Das sofortige Verlegen der Strecke in einen Tunnel wird jedoch durch mannigfache, vor allem finanzielle Schwierigkeiten verunmöglicht. (dg), *Schandfleck muß verschwinden*, in: Freiburger Nachrichten, 24. März 1990; (ja), *Viadukt wird saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 21. Jan. 1993; (ja), *Wann verschwindet der Viadukt von Flamatt?*, in: Freiburger Nachrichten, 15. Mai 1996; Willi Wottreng; *Langes Warten auf den Rückbau*, in: Neue Zürcher Zeitung, 12./13. April 1997; (ja), *Stahlkonstruktion des Viadukts wird zurzeit saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 6. Juni 1997.

Dies soll uns nicht abhalten, nach den *technischen und finanziellen Leistungen* des Bundes und des Kantons auch die *ästhetischen Qualitäten* der neuen Sensebrücken zu würdigen. Wie schön moderne Brückenarchitektur sein kann und wie gut es den Planern gelungen ist, sie in die Landschaft am Senseunterlauf zu integrieren, nehmen vermutlich die wenigsten der eilfertig und bequem darüber getragenen Reisenden wahr, dazu muß man zu einem Lokalaugenschein die Uferwege in den Auen unter die Füße nehmen. Überrascht ist man jedesmal vom Anblick der monumentalen SBB-Brücke von 1925–1927. Ein mächtiger Mittelpfeiler, der auf eckigem Grundriß im linken Flußrand steht, und zwei kühne Bögen tragen den Oberbau mit den Geleisen. Der rechtsseitige Bogen überspannt den Senselauf, der linke den Uferweg am freiburgischen Ufer. Die Widerlager sind in riesige Erddämme eingebaut, die auf den Stirnseiten von hochragenden, weitausladenden Flügelmauern gehalten werden. Das Mauerwerk zwischen den Bögen und den Flügelmauern türmt sich über einem Unterbau aus Granit auf, läßt beidseits einen gewölbten Durchlaß für den Uferweg frei und weist lineare Oberflächenstrukturen auf, die auf den ersten Blick einen Bau aus Sandsteinquadern vortäuschen. Sollten sich die damaligen Brückenbauer gescheut haben, große Betonflächen roh zu zeigen?

Eindrücklich sind auch die Brücken der N12, namentlich die obere, die Doppelbrücke. Sie fällt schon durch die elegante Gestalt ihrer Pfeiler auf. Schmal, auf längselliptischen Grundflächen stehen sie zu zweit unterhalb der mit Steinblöcken verstärkten Uferböschungen, leicht gegeneinander versetzt, quer zur Längsachse der Brücke, aber parallel zur Strömung, links im Rande des Gewässers, rechts im angeschwemmten Kies. Auf beiden Ufern steht unter jeder Brücke ein solcher schlanker Betonpfeiler, der oben die Fahrbahn in ganzer Breite trägt und sich nach unten verjüngt. Technisch wie ästhetisch eine bestechende Lösung!

Nicht nur durch die Maße, auch im Aussehen wirkt die untere Brücke bescheidener. Dem Gelände angepaßt, schwebt sie weniger hoch über der Sense, und für die Zufahrten benötigt sie niedrigere Erddämme. Am stärksten unterscheiden sich die beiden Brücken durch die Form ihrer Pfeiler. Hier haben sie einen kreisrunden

Querschnitt und stehen beidseits des Flußes in einer Reihe von vier stämmigen Säulen auf einem erhöhten, gemeinsamen Betonsockel, der die Uferböschung ersetzt. Zusammen mit dem zu niedrigen linken Durchlaß geben die acht gedrungenen Betonzylinder der Brücke etwas Gedrücktes, was die angestrebte Einheit von nüchterner Zweckmäßigkeit und ansprechender Form nicht voll zur Geltung kommen läßt.

Auf Weisung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements werden die schweizerischen Autobahnen vom 9. Dezember 1996 an nicht mehr mit N, sondern, wie in ganz Europa üblich, mit A bezeichnet, die unsrigen also mit A1 und A12. Für die Geschichtsschreibung bleiben jedoch die Bezeichnungen in den Quellen maßgebend.

Die Sensebrücken in Laupen

Zwei gebaute Übergänge zuunterst am Unterlauf überqueren wohl den Fluß, nicht aber die politische Grenze. Denn hier ist auch das linke Ufer bernisch, und es bildet das jenseitige Gebiet der Gemeinde Laupen im Winkel zwischen Sense und Saane, seit wann, weiß niemand, wahrscheinlich schon seit der Gründung der Burg oder dann der Stadt. Diese Zusammengehörigkeit findet sich 1467 in einem Staatsvertrag ausdrücklich bestätigt. Damals trat Bern die linksufrigen Senseauen von der Herrschaft Grasburg an abwärts an Freiburg ab und erhielt gegen einen mehrteiligen Preis Gümmenen und Mauss; gleichzeitig erklärten die Zähringerstädte die Mitte der Sense zur «ewigen Landmark», doch Standesgrenze wurde der Unterlauf nicht in ganzer Länge, sondern nur «bis da, wo die Rechtsame der Leute von Laupen anfängt und endet, nämlich bis da, wo jenseits der Sense, dem Schloß Laupen gegenüber, Marksteine stehen, und von der Sense dieser Grenze nach bis in die