

# Verkehrsgeschichte der Stadt Freiburg im Üechtland

Fünf Zeitschnitte durch 125 Jahre Verkehrsentwicklung (1850–1975)



## Historische Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Für unsere Karten und Analyse haben wir die Geschichte in 5 Epochen geteilt, welche wir jeweils genauer betrachteten und in den Kontext der gesamten Entwicklung der Schweiz einordnen. Folgende Epochen stehen dabei im Fokus:

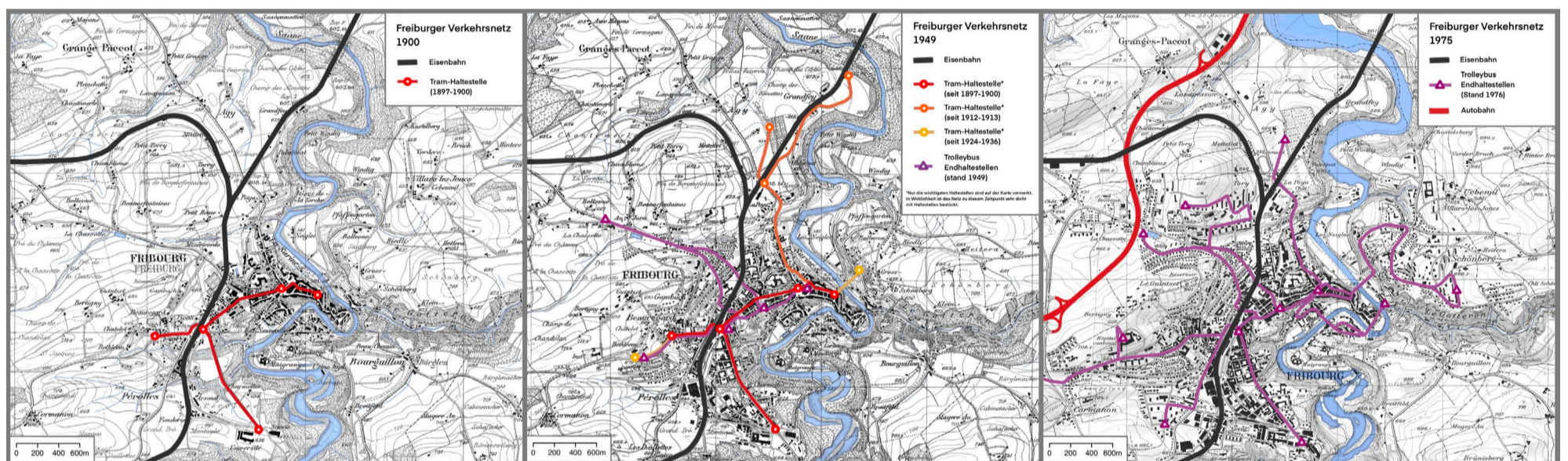
**1850 Die Anfänge:** Freiburg wurde 1862 im Zuge des Eisenbahnbooms der 1850er Jahre mit einem Bahnhof ausserhalb der damaligen Stadtgrenzen an das Schweizer Eisenbahnnetz angeschlossen.

**1897 Gründung:** Die elektrische Strassenbahn in Freiburg wurde von privaten Initiatoren gegründet. Die erste eingleisige Strecke führte vom Bahnhof zur Kathedrale.

**1913 Erweiterungen:** 1913 wurden dann distanzmässig die grössten Erweiterungen gebaut. Politischer Einfluss der Altstadtpatrizier führte zu unrentablen Strecken und zu Verlusten. Nach und nach wurde mittels Finanzhilfen die Stadt zur Haupteigentümerin der Tramgesellschaft. 1936 erreichte dann das Netz seine maximale Ausdehnung.

**1948 Trolleybus:** Die ersten Trolleybusse begannen durch die Stadt zu fahren. Sie waren gut geeignet, um nach dem 2. Weltkrieg einfacher zu expandieren und die neuen Quartiere zu erschliessen.

**1972 Autobahnanschluss:** Infolge der Massenmotorisierung wurde auch Freiburg ins Nationale Autobahnnetz integriert. Durch die Ölkrise wurde der elektrische und öffentliche Verkehr wieder relevant, weshalb die Stadt dann das Trolleybusnetz weiter ausgebaut hat.



Um die Entwicklung der Stadt zu visualisieren, haben wir eine Kartenserie mit 7 Teilen erstellt, welche das Tram- und Trolleybusnetz mit Basis auf der damaligen Landeskarte in der entsprechenden Epoche darstellt. Davon sind hier drei Karten abgebildet.

## Überblick

Benutzt man heute den öffentlichen Verkehr in der Stadt Freiburg, kann man sich kaum vorstellen, dass sie früher über ein extensives Tramnetz verfügte. Es mag eigenartig scheinen, dass eine so kleine Stadt eine solche Infrastruktur in Betrieb nimmt, um sie rund 70 Jahre später vollständig abzureissen.

Freiburg ist dabei jedoch keine Ausnahme. Viele andere Kleinstädte in der Schweiz machten eine ähnliche Entwicklung durch, deren Spuren mit dem Aufkommen der autogerechten Stadt zu grossen Teilen verschwinden. Die Stadt spiegelt die allgemeinen Tendenzen in der Schweizer Stadtentwicklung wider. Sie eignet sich also besonders gut, um diese Tendenzen konkret zu analysieren.



Die Freiburger Bahnhofstrasse im Laufe der Zeit (Links: 1896, 1930. Rechts: 1962, 1997).  
Quelle: Die TF – 100 Jahre Geschichte in Texten und Bildern

## Einstellung des Trams

Das Ende des Trambetriebs in Freiburg war ein komplexes Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren. Folgende waren dabei besonders relevant:

**Die Kosten** für die fällige Wartung und Reparatur von Schienen und Fahrzeugen waren relativ hoch. Die Fahrzeuge wurden nie wirklich ersetzt oder modernisiert. Diese wurden schlussendlich auf Verschleiss gefahren. Der Ausbau der Trolleybus-Infrastruktur bot sich als günstigere Alternative zur Sanierung des Tramnetzes. Die Kapazität konnte in der Innenstadt billig erhöht werden, und Auto- und Trolleybusse ermöglichten die Expansion des Netzes sowie die flexible Umlegung von Linien.

**Die Strassen** sind in Freiburg relativ eng. Besonders in der Altstadt gab es immer wieder Stau. Private Autofahrer, Lieferwagen, Fussgänger und Fahrräder teilten sich zum Beispiel die Lausannegasse, die schon damals viele Läden hatte. Vorallem die dortigen Geschäftseigentümer meinten, das Tram stehe nur noch im Weg. Die fehlende Erreichbarkeit und chaotische Strasse sei abschreckend für Kunden. Um mehr Platz im eng gewordenen Strassenraum zu schaffen, musste das Tram weg.

**Die autogerechte Stadt** war zu diesem Zeitpunkt weltweit eine dominante Philosophie in der Raumplanung. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegszeit wurde das Auto massentauglich, wodurch dieses ins Zentrum des Strassenraums rückte. Der ÖV wurde dabei zunehmend als nebensächlich betrachtet. Durch die radikale Umwälzung der städtischen Verkehrslage wurde das Tram von vielen als Belastung empfunden.

1962 wird offiziell entschieden, dass das Tramnetz vollständig durch Trolley- und Autobusbetrieb ersetzt wird. Arbeiten beginnen, um das bestehende Trolleybusnetz auszubauen und den Trambetrieb einzustellen. 1965 fährt das letzte Tram und die Schienen werden vollständig abgerissen.