

VCS ist gegen die Zufahrtsstrasse zum HFR

Der VCS befürchtet, dass die geplante Verbindungsstrasse zwischen dem Kantonsspital und der Autobahn einen neuen Zugang zur Stadt schafft. Er spricht sich gegen das Projekt aus.

FREIBURG Um für Ambulanzen, Patienten, Besucher und Angestellte eine bessere Zufahrt zum Freiburger Spital HFR in Freiburg zu gewährleisten, will der Kanton eine Verbindungsstrasse von der Autobahn zu Bertigny-West und dem Kantonsspital schaffen (die FN berichteten). Wie die Freiburger Sektion des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) mitteilt, ist sie gegen das Projekt.

Mit der Verbindungsstrasse riskiere der Kanton, die Strassen Freiburgs noch mehr zu verstopfen, heisst es in der Mitteilung. Denn der VCS befürchtet, dass die Strasse einen neuen Zugang zum Stadtzentrum für den motorisierten Privatverkehr schafft. Dies, obwohl die Agglomeration in ihrem Aggloprogramm dritter Generation Massnahmen vorsehe, um das Stadtzentrum und die Quartiere zu schonen. So plant die Agglo im Stadtzentrum ein hierarchisiertes und in Kammern unterteiltes Netz, das den Transitverkehr einschränken soll.

Weiter kritisiert der VCS, dass die Verbindungsstrasse die neue Buslinie Moncor-Jura, die im Aggloprogramm vorgesehen sei, nicht berücksichtige und dass keine Velostreifen vorgesehen seien. Bedauerlich findet er zudem, dass mehrere Linden der Strasse zum Opfer fallen würden. «Und was ist mit dem Mobilitätsplan für die Angestellten des HFR?», fragt der VCS schliesslich. «Der VCS hofft, dass diese Bemerkungen dazu beitragen, ein zukunftsfähiges Projekt zu entwickeln.»

VCS begrüsst Busspuren

Bedeutend positiver ist die Stellungnahme des VCS zur geplanten Neugestaltung eines Strassenabschnitts in Marly (siehe FN vom Donnerstag). Der Verein engagiere sich seit Jahren dafür, dass die Busse eigene Spuren erhielten, um zu den Stosszeiten nicht in den Staus stecken zu bleiben. Der VCS begrüsse deshalb die geplanten Busspuren in Marly. *rb*

Express

Mit dem Auto in einem Bach gelandet

FREIBURG Eine alkoholisierte Autofahrerin hat am Sonntag einen Unfall gebaut. Ihre Schleuderfahrt endete in einem Bach. Wie die Polizei mitteilt, war die 27-jährige Lenkerin gegen 19.45 Uhr von la Tour-de-Trême in Richtung Moléson unterwegs. In Le Pâquier-Montbarby verlor sie in einer Linkskurve die Kontrolle über ihr Fahrzeug. Das Auto prallte gegen eine Schranke und einen Baum, bevor es in einem Bach zum Stillstand kam. Die Frau wurde nicht verletzt. Vor Ort stellte die Polizei fest, dass die Unfallfahrerin alkoholisiert war und möglicherweise auch Drogen konsumiert hatte. Ihr Permis wurde eingezogen. Die Feuerwehre errichtete eine Sperre, um die Verunreinigung des Baches zu verhindern. *fg*

Eine halbe Milliarde für Umfahrungen

Der **Staatsrat** hat seine Meinung geändert: Er spricht sich für den Bau sowohl der Umfahrungsstrasse Düdingen als auch der Verbindung Marly-Matran aus. Besonders die Düdinger Verbindung wird mit hohen Kosten verbunden sein.

MIREILLE ROTZETTER

Der Kanton will die Umfahrungsstrasse Düdingen bauen. Dies hat Baudirektor Maurice Ropraz (FDP) gestern im Namen des Gesamtstaatsrats an einer Pressekonferenz bekannt gegeben. «Wir sind überzeugt, dass es diese Umfahrung braucht», sagte er.

Sofort nimmt der Kanton das Dossier aber nicht aus der Schublade: Zuerst soll der Bund die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil, welche die Autobahnausfahrt Düdingen mit der Hauptstrasse Richtung Murten verbindet, fertig planen. Der Kanton habe vom Bundesamt für Strassen die Zusicherung erhalten, dass es die Baupläne bis Ende Jahr zum zweiten Mal öffentlich auflegen werde, nachdem er das ursprüngliche Projekt gestoppt hatte, so Ropraz. Er rechne damit, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Pläne 2018 gutheissen wird. Dann nehme der Projektausschuss seine Arbeit wieder auf.

Vor zweieinhalb Jahren hatte der Staatsrat das Projekt der Umfahrungsstrasse Düdingen vorerst auf Eis gelegt: Schon damals verwies er auf die Verbindung Birch-Luggiwil als Voraussetzung für die Umfahrung. Gleichzeitig wollte er zuerst die Auswirkungen der Poyabrücke abwarten.

«Die Poyabrücke hat eher positive Auswirkungen auf Düdingen», sagte Ropraz gestern. Diese seien jedoch gering und würden durch das stetige Verkehrswachstum aufgehoben.

Teurer als Poyabrücke

Als der Staatsrat das Projekt der Umfahrung Düdingen 2013 stoppte, hatte er bereits zwei Varianten ausgearbeitet. Eine unterirdische, welche 230 Millionen Franken kosten würde, und eine mehrheitlich oberirdische, für welche die Investitionen auf 160 Millionen Franken geschätzt wurden.

Reaktionen: Syndics von Düdingen und Marly sind erfreut

In Düdingen und Marly ist die Freude gross, dass der Staatsrat die Umfahrungsprojekte für ihre Gemeinden wieder aus der Schublade geholt hat. «Vor einigen Jahren hat uns der Staatsrat verärgert, jetzt bin ich froh, dass er wieder mit mehr Tempo hinter das Dossier geht», sagt der Düdinger Anmann Kuno Philipona (CVP) auf Anfrage der FN. Die Gemeinde Düdingen und die Agglo insgesamt würden in den nächsten Jahren wachsen. «Da braucht es die entsprechende Infrastruktur.» Es sei wichtig, den öffentlichen Verkehr auszubauen, doch es sei «blauäugig», zu denken, dass es nur damit gehe.

Bezüglich der Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil, die Voraussetzung für die Umfahrung ist, ist Philipona guten Mutes: «Zusammen mit den Planern des Bundesamtes für Strassen haben wir ein Projekt entwickelt, das weit fortgeschritten ist.» Die öffentliche Auflage werde noch dieses Jahr erfolgen. Beim ersten Anlauf, der 2014 scheiterte, gab es



Hier muss zuerst die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil entstehen, bevor die Umfahrungsstrasse gebaut werden kann.

Bild Aldo Ellena

den. Diese werden gänzlich zulasten des Kantons gehen. «Die Umfahrung Düdingen wird den Kanton also mehr kosten als die Poyabrücke», verglich Ropraz. Für diese beliehen sich die Kosten auf 210 Millionen Franken, wovon der Bund 80 Millionen übernahm. So ist auch klar, dass es für die Umfahrung Düdingen eine Volksabstimmung geben wird.

Laut Ropraz war die Priorisierung der Umfahrung Düdingen ein politischer Entscheid. Ob dies mit den Wahlen im Herbst zu tun habe, wollte ein Journalist wissen. «Gute Frage», antwortete Ropraz lachend. Und fügte an: «Der Staatsrat unterstützt die Anliegen der Gemeinde Düdingen und der Region Sense.»

Die Umfahrung Düdingen ist aber nicht das einzige Projekt, das der Kanton prioritär

behandelt. In den nächsten zehn Jahren will er rund eine halbe Milliarde Franken in Umfahrungsprojekte stecken. Weit fortgeschritten ist die Umfahrung Gisvitz mit der Tigulett-Brücke. Im Herbst wird der Grosse Rat über den Kredit von rund 17 Millionen Franken entscheiden, die Inbetriebnahme ist für Ende 2018 geplant.

Marly-Matran kommt doch

Auch will der Staatsrat die Verbindungsstrasse Marly-Matran realisieren, die eine Brücke über die Saane nötig machen wird. Noch im Februar 2015 hatte er sich anders geäussert. «Die Bevölkerung von Marly wächst stark, und mit dem Marly Innovation Center entwickelt sich die Wirtschaft, was zu mehr Verkehr führen wird», begründete Ropraz das Umden-

ken des Staatsrats. Auch der Ausbau des landwirtschaftlichen Instituts Grangeneuve spiele eine Rolle.

Vor zehn Jahren hatte der Grosse Rat einen Studienkredit von 6,6 Millionen Franken für Marly-Matran genehmigt. 2009 beschloss der damalige Projektausschuss die Strasse bis 2030, je nach Verkehrsaufkommen, zu bauen. Nun wird der Staatsrat erneut einen Projektausschuss ernennen, der einen Verpflichtungskredit ausarbeiten soll. Die Bauarbeiten beginnen frühestens 2021.

Kerzers aussen vor

Bei fünf weiteren Umfahrungsprojekten will der Staatsrat mit der Planung beginnen. Dafür wird er dem Grossen Rat im Herbst einen Studienkredit von 26,65 Millionen Franken beantragen (siehe Kasten

rechts). Die anderen Projekte, für welche die Regierung 2013 eine Prioritätenliste erstellt hatte, bleiben vorerst in der Schublade. So auch die Umfahrung Kerzers (siehe Kasten Mitte). Ende dieses Jahres will der Kanton die Prioritätenliste allerdings neu beurteilen.

Ropraz erklärte, dass der Staatsrat jene Projekte priorisiert habe, bei denen am meisten Leute von Verkehr, Lärm- und Luftverschmutzung betroffen seien und wo es die höchsten Sicherheitsbedenken gebe. Auch gelte es, den Verkehrsfluss im Kanton insgesamt zu verbessern. Ropraz betonte, dass der Ausbau des Strassennetzes einer von drei Pfeilern sei, neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. «Die verschiedenen Angebote müssen sich ergänzen.»

Kerzers: Massnahmen zur Verkehrsentlastung vorantreiben

Im Gegensatz zur Umfahrung Düdingen dürfte die Umfahrung von Kerzers auf längere Zeit kein Thema mehr sein. Bereits 2013 hatte der Staatsrat die Umfahrung Kerzers der tiefsten von vier Prioritäten zugeteilt (die FN berichteten). Die Kerzerser Gemeindepräsidentin Nicole Schwab (SVP) ist deshalb nicht erstaunt, dass die Umfahrung Kerzers auch beim jetzigen Entscheid des Staatsrates nicht zum Zug kam. «Der Entscheid dürfte in der Gemeinde das Gefühl verstärken, weit weg von Freiburg zu sein.» Sie kenne zwar die Begründung des Staatsrates nicht. Klar sei, dass alle betroffenen Gemeinden mit viel Verkehr kämpften. «Unser Verkehrsproblem lässt sich aber auch nicht abstreiten», findet Nicole Schwab. In Kerzers komme zusätzlich noch der Bahnübergang Murtenstrasse dazu, welcher regelmässig zu Rückstaus führe.

«Wir werden die Umfahrung sicher nicht aufgeben, auch wenn sie vielleicht erst

langfristig realisierbar ist», betont Schwab. Schliesslich wachse Kerzers, womit auch der Verkehr weiter zunehmen dürfte.

Neuer Kreisell hilft

In der Zwischenzeit verfolge die Gemeinde andere Massnahmen zur Verkehrsentlastung. So soll die Sanierung der Murtenstrasse mit einer neuen Verkehrsführung den Verkehr verflüssigen. Weiter habe die Gemeinde die Signalisation optimiert, um unnötigen Suchverkehr zu vermeiden. «Zudem hat uns der neue Kreisell an der Industriestrasse positive Rückmeldungen eingebracht.»

Bei aller Enttäuschung über die Umfahrung dürfe man auch nicht vergessen, dass Kerzers viel dorfeigenen Verkehr produziere. Für diesen helfe eine Umfahrung wenig. «Wir müssen unsere Bevölkerung motivieren, wieder mehr die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu nutzen oder einmal mehr zu Fuss zu gehen.» *sos*

Zahlen und Fakten Fünf Projekte im welschen Kantonsteil

Mit 26,65 Millionen Franken will der Staatsrat Land kaufen und Studien erstellen für folgende Umfahrungen:

- **Belfaux:** Eine 2,5 Kilometer lange Umfahrung soll die Ortsdurchfahrt zu 70 bis 80 Prozent (15 000 Fahrzeuge täglich) entlasten.
- **Courtepin:** Die Umfahrung wäre rund 3,2 Kilometer lang, würde täglich 6000 bis 9000 Fahrzeuge absorbieren und damit die Ortsdurchfahrt von 50 bis 70 Prozent des Verkehrs entlasten.
- **Romont:** Eine 2,7 Kilometer lange Umfahrung soll die Hälfte der rund 18 000 Fahrzeuge absorbieren, die täglich durch Romont fahren.
- **Neyruz:** Über 20 000 Fahrzeuge fahren täglich durch Neyruz, eine 2,6 Kilometer lange Umfahrung soll Abhilfe schaffen.
- **Prez-vers-Noréaz:** 3,7 Kilometer Umfahrungsstrasse sollen dem Verkehrsaufkommen von täglich 23 000 Fahrzeugen begegnen. *mir*