

Die Freiburger Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion hat die Ergebnisse einer **Studie** präsentiert, in der Vorhaben für Umfahrungsstrassen und Aufhebungen von Bahnübergängen verglichen und priorisiert werden. Neun Projekte sollen vorangetrieben werden, für Düdingen und Kerzers hingegen ist eine Umfahrungsstrasse laut der Studie die falsche Lösung.

# Nicht jede Umfahrung bringt etwas

URS HAENNI

Es ist eine Rangliste, von der sich viele Freiburger Ortschaften und Regionen erhofft hatten, zuoberst zu stehen. «Seit vielen Jahren sind Anfragen aus Bezirken und Gemeinden eingegangen, die eine Umfahrungsstrasse oder die Aufhebung eines Bahnübergangs wünschen», so Bau- und Raumplanungsdirektor Maurice Ropraz gestern an einer Pressekonferenz, bei der die Resultate vorgestellt wurden.

Diese Häufung von Anfragen war der Grund gewesen, dass seine Direktion 2010 eine kantonsweite Studie lanciert hatte, um die Priorität dieser Bedürfnisse nach objektiven Kriterien abzuklären. Die Liste umfasst 26 Projekte, für die in der Vergangenheit Land ausgespart wurde.

Ropraz ist sich bewusst, dass die Ergebnisse der Studie nun für Überraschung und auch Enttäuschung in gewissen Regionen sorgen werden. Er betonte aber, dass die Studie ein objektives Instrument darstelle, dank dem auf wissenschaftlicher Basis Projekte miteinander verglichen werden könnten. Oberstes Ziel der Studie sei Transparenz.

## Wirksamkeit geprüft

In einem ersten Schritt hat die Studie nur die Wirksamkeit der Projekte beurteilt. Hauptkriterien waren der Nutzen für die Strassenbenutzer, die Verkehrssicherheit, Auswirkungen auf die Umwelt und die Ressourcen, die Lebensqualität und die Folgen für die Wirtschaftsstrukturen. Erst in einem zweiten Schritt hat die Studie die Wirksamkeit der Massnahmen mit den erwarteten Kosten abgeglichen.

Die Studie hat nun neun Projekte festgehalten, die sie zur weiteren Planung empfiehlt (siehe Kasten): Der Bahnübergang Givisiez und die Umfahrung Belfaux entsprechen den Erwartungen, Salvenach und Courtepin den Hoffnungen, und Burg-Löwenberg ist eher überraschend.

Hingegen waren gerade in Düdingen und Kerzers Erwartungen da, dass ihre Verkehrsprobleme prominenter auf



Sektionschef Micaël Tille (l.), Maurice Ropraz und Planer Mark Sieber (r.) präsentieren die Resultate der Studie.

Bild Aldo Ellena

der Liste erscheinen würden. Dazu gibt es Erklärungen. Gemäss Micaël Tille, Chef der Mobilitäts- und Raumsektion, sprachen die Umweltauswirkungen gegen die beiden Düdinger Umfahrungsprojekte. Auch habe Düdingen im Vergleich zu anderen Projekten einen noch hohen Anteil an selbstverursachtem Verkehr, der durch eine Umfahrung nicht behoben würde.

## Düdingen nicht gestoppt

Gemäss Staatsrat Ropraz wird das Projekt Birch-Luggwil ebenfalls eine Verbesserung bringen. Er wies aber darauf hin, dass seine Direktion für die Umfahrung Düdingen bereits ein Vorprojekt mit Kostenschätzung erstellt hat. Sie habe auch das Mandat, ein definitives Projekt auszuarbeiten und Offerten einzuholen. Er schlägt vor, diese zweite Etappe voranzutreiben und dann dem Staatsrat und dem Grossen Rat einen Vorschlag zu un-

terbreiten. «Es ist nicht an uns, das zu stoppen.» Erst in einer dritten Etappe ginge es um die Realisierung.

## «Falsche Lösung»

Dass Kerzers gemäss Studie die Umfahrung begraben soll, bedeute nicht, dass Kerzers kein Verkehrsproblem habe, so Ropraz. «Aber die Studie zeigt, dass die Umfahrung die falsche Lösung für dieses Problem ist.» Er weist auf den hohen Anteil an selbstverursachtem Verkehr hin. Gemäss Tille entfallen von 12000 Fahrzeugen auf der Murtenstrasse nur 3000 bis 4000 auf den Durchgangsverkehr.

Laut Ropraz bedeutet diese Studie nicht, dass alle Projekte der Kategorie I realisiert werden und bei der Kategorie IV nichts geschieht. «Bis 2016 hat der Staatsrat finanziell keine Möglichkeiten, etwas zu realisieren. Aber er hat nun eine Grundlage, auf die er sich stützen kann.»

## «Wir haben uns umsonst bemüht»

Seit Jahren setzt sich Kerzers für eine Umfahrung ein. Dass die Verfasser der Studie den Nutzen des Projekts als negativ einstufen, stösst auf Befremden.

Die Gemeindepräsidentin von Kerzers, Susanne Schwander, ist enttäuscht: «Ich habe die Studie mit unserem Grossrat Ueli Johner besprochen. Dass die Umfahrungsstrasse Kerzers darin in der Kategorie vier landete, können wir nicht nachvollziehen.» Sie hätten den Kanton zuvor über das Vorhaben der BLS, den Halbstundentakt einzuführen, informiert. «Dies wird die Fahrt durch Kerzers weiter erschweren.» Dieser sowie andere wichtige Punkte seien jedoch nicht in die Studie eingeflossen. «Wir haben uns umsonst bemüht, den Kanton zu informieren.» Auch der Fakt, dass

Kerzers im kantonalen Richtplan als erste Priorität für den Kiesabbau im Seebezirk aufgeführt sei, habe offenbar keine Auswirkungen auf die Studie gehabt. «Kerzers hat einen Bundesgerichtsentscheid aus den 70er-Jahren, als schon einmal über einen Abbau diskutiert wurde. Damals wurde entschieden, dass ein Abbau nur mittels einer Umfahrung bewilligt werden kann.»

## Studie sei Papier nicht wert

Wenn der Kanton Kerzers für den Kiesabbau im Seebezirk bestimme, müsse er die Gemeinde auch bezüglich Umfahrungsstrasse priorität

behandeln. Nun würden sich Studie und kantonalen Richtplan widersprechen. «Die Studie ist das Papier nicht wert, auf dem sie gedruckt wurde», sagt Schwander. «Offenbar will der Kanton Freiburg die A1 von Freiburg über Löwenberg nach Neuenburg verbinden. Kerzers spielt dabei offensichtlich keine entscheidende Rolle.»

Wie der Gemeinderat nun auf die Ergebnisse der Studie reagieren werde, könne sie noch nicht sagen. «Wir werden dies in der Kommission Verkehr besprechen und dann über das weitere Vorgehen entscheiden.» emu

## Studie: 26 Strassenprojekte in vier Kategorien klassiert

Die Freiburger Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion hat sämtliche 26 Projekte für Umfahrungsstrassen oder Aufhebungen von Bahnübergängen auf ihre Wirksamkeit im Verhältnis zu den Kosten analysiert. Sie kam zu einer Einteilung in vier Kategorien:

- **Kategorie I:** Hohe Kostenwirksamkeit mit Empfehlung; Planungsstudien durchzuführen: Aufhebung Bahnübergang in Givisiez, Umfahrungsstrassen von Romont, Belfaux (zwei Varianten), Burg-Löwenberg, Granges-Paccot-Pensier, Salvenach, Courtepin, Neyruz.

- **Kategorie II:** Mittlere Kostenwirksamkeit. Empfehlung; Ergebnisse für nach 2030 überprüfen und bis dann Ortsdurchfahrten umgestalten: Umfahrungsstrassen Gi-

visiez, Châtel-St-Denis, Prezvers-Noréaz, Belfaux (Kurzvariante), Chavannes.

- **Kategorie III:** Tiefe Kostenwirksamkeit. Die Studie empfiehlt, die Umsetzung dieser Projekte zu verschieben und mittelfristig die Ortsdurchfahrt umzugestalten: Umfahrungsstrassen Marly-Matran (zwei Varianten), Düdingen (zwei Varianten) und Vuisternens-devant-Romont.

- **Kategorie IV:** Negativer Nutzen, das heisst die Realisierung der Projekte hätte mehr Nach- als Vorteile. Empfehlung, die Projekte aufzugeben und stattdessen die Ortsdurchfahrt umzugestalten: Bahnübergang Vuisternens-devant-Romont, Umfahrungsstrassen Courgevaux, Estavayer-le-Lac, Kerzers (zwei Varianten), Delley und Farnvagny. uh

## KOMMENTAR



Urs Haenni

## Mit Fakten gegen Emotionalität

Der Verkehr vor der Haustür ist stets ein Politikum, und eine Gemeinde ohne Umfahrungsstrasse fühlt sich immer überfahren. Wenn der Kanton Freiburg nun eine Studie zur Wirksamkeit und zu Prioritäten von Umfahrungsstrassen hat erstellen lassen, so werden sich die Unzufriedenen lautstark zu Wort melden. Die Bau- und Raumplanungsdirektion hat sich für die Studie drei Jahre Zeit gelassen. Entstanden ist ein Werk, das sich rein an Fakten zu halten versucht. Die Wirksamkeit steht an erster Stelle. Tatsächlich ist es lobenswert, wenn erst geprüft wird, ob eine Umfahrung überhaupt etwas bringt, beziehungsweise ob deren Nachteile nicht vielleicht sogar stärker wiegen als die Vorteile. Der Staat hat nun ein Entscheidungsinstrument in den Händen, mit dem er rational argumentieren kann. Wo eine Umfahrung keinen Sinn macht, mag dies die Betroffenen zwar schmerzen, aber es ist auch eine Chance, für jeden Ort die beste Lösung zu finden. Die Kosten figurieren in der Studie bewusst an zweiter Stelle. Die Realisierung einer Umfahrung wird jeweils davon abhängen, welche finanziellen Mittel der Staat zur Verfügung stellen kann. Dies kann 2030 ganz anders aussehen als 2016. Ganz ausgeklammert ist die regionalpolitische Komponente. Diese wird bei den einzelnen Debatten noch früh genug zum Thema werden. Mit der Erstellung dieser Studie auf Basis von Fakten nimmt der Staatsrat künftigen Debatten aber schon viel von ihrer Emotionalität.

## «Ich bin sehr enttäuscht darüber»

Seit über 30 Jahren kämpft Düdingen für die Umfahrung. Dass der Gesamtnutzen der Strasse nun als «tief» bewertet wird, enttäuscht den Ammann Kuno Philipona sehr.

Der Düdinger Ammann Kuno Philipona hat gestern Mittag Kenntnis erhalten von den Studienresultaten zu den Umfahrungsprojekten im Kanton. Dass die Umfahrungsstrasse Düdingen darin in der Kategorie drei und damit bezüglich Kostenwirksamkeit im Horizont 2030 als «tief» bezeichnet wird, gibt ihm zu denken: «Ich bin sehr enttäuscht. Mit solchen Berichten kann man ein Projekt bodigen.»

## Nicht vergleichbar

Er wolle keines der anderen Projekte schlechtmachen, sagt Philipona, doch für ihn sei klar, dass all diese Strassenbaupro-

jekte nicht einfach miteinander verglichen werden könnten. So sei die Umfahrung von Düdingen am ehesten mit jener von Bulle vergleichbar. «Diese ist ebenfalls eine Umfahrung, die nicht nur der Ortschaft, sondern der ganzen Region sehr viel bringt.» Die Umfahrungsstrasse Düdingen würde gemäss Philipona die gesunde Entwicklung des unteren Sensebezirks sowie die Entwicklung der Arbeitszone Birch fördern – einer Arbeitszone von kantonalen Bedeutung.

Befremdend stimme ihn auch der Umstand, dass die Analyse des Zürcher Büros aus dem Jahr 2010 stammt. «In der

Zwischenzeit hat der Verkehr in Düdingen weiter zugenommen.» Nicht nur der Gemeinderat Düdingens, auch die Region Sense nehme die Ergebnisse mit grossem Erstaunen und Unverständnis zur Kenntnis, teilte der Gemeinderat gestern zudem mit.

Trotz der schlechten Bewertung sieht Kuno Philipona noch nicht alles verloren für Düdingen. «Ich kann mir vorstellen und ich hoffe schwer, dass der Staatsrat unser Projekt anders bewerten wird.» Er verweist auf die Grösse des Projekts sowie auf die Vorarbeit, die in den letzten 30 Jahren geleistet worden sei. ak