

## «Friseneit ist nur eines von vielen»

Der kantonale Richtplan ist morgen Thema im Grosse Rat. Zwar kann dieser keine Änderungen mehr anbringen, doch er wird das Dossier Ausfahrt Friseneit, die der Staatsrat ausgeklammert hat. Baudirektor Jean-François Steiert erklärt, wie es dazu kam und warum er eine neue

Imelda Ruffieux

**FREIBURG** Ende September will der Kanton Freiburg den kantonalen Richtplan – ein 700-seitiges Dokument darüber, wie sich der Kanton bis 2035 entwickeln soll – dem Bund zur Genehmigung vorlegen. Bevor dies geschieht, ist das Dossier Thema im Grosse Rat – auch wenn die Grossrätinnen und Grossräte den Bericht nur zur Kenntnis nehmen und nicht darüber abstimmen können. Aus Sensler Sicht ist die überraschende Streichung des neuen Autobahnzubringers in Friseneit bei Bösingen ein zentraler Punkt. Dieses Projektblatt hatte der Sensler Gemeindeverband Region Sense eingereicht, und es ist auch Bestandteil der regionalen Richtplanung Sense, die der Kanton 2014 bewilligt hat. Baudirektor Jean-François Steiert (SP) bezieht Stellung.

**Jean-François Steiert, verstehen Sie, dass die Region Sense enttäuscht ist über den Entscheid, Friseneit auszuklammern?**

Ich habe teilweise Verständnis dafür. Aber in der Vernehmlassung haben sich mehrere Sensler Gemeinden gegen die Idee Friseneit geäussert. Schmitzen zum Beispiel war gegen die Variante, die in der Verkehrsstudie Sense-Unterland propagiert wurde. Ich habe das Thema mit verschiedenen Sensler Grossräten diskutiert und bin mit ihnen einig, dass es eine Gesamtsicht der Mobilität braucht, für den Kanton im Allgemeinen und für den unteren Sensebezirk inklusive des oberen Seebezirks im Speziellen. Friseneit ist nur ein Puzzleteil eines Ganzen. Es gibt auch andere Ideen und Szenarien, etwa eine Ausfahrt Fillistorf oder gar eine Teilausfahrt in Bundtels. Erst wenn klar ist, welche Variante was für Auswirkungen auf die Mobilität hat, kann ich weiterplanen. Die letzte Studie von 2009 ist nicht mehr aktuell.

**Das heisst, dass Sie eine neue Studie in Auftrag geben?**

Diese interne Studie ist bereits in Auftrag. Ich brauche mehr Fakten, um dann mit den verschiedenen Partnern auf kommunaler, kantonaler und Bundesebene zusammensitzend und eine Lösung zu suchen. Es gibt viele Visionen, wie diese aussehen könnte, aber noch nichts Konkretes.

**Bis wann sollen die Resultate dieser Studie vorliegen?**

Wir sollten im nächsten Frühjahr über Resultate verfügen.

**Aber warum genau hat der Kanton die Autobahnausfahrt Friseneit aus dem Richtplan herausgenommen?**

Es gibt mehrere Gründe, formelle und taktische. Wenn alle Sensler Gemeinden geschlossen für Friseneit gewesen wären, hätte die Sache vielleicht anders ausgesehen. Man weiss heute, dass es 20 bis 25 Jahre dauert, bis ein neuer Autobahnanschluss umgesetzt ist, dies vor allem deshalb, weil das Nationalstrassennetz so angelegt ist,

dass nicht zu viele zu dicht aufeinanderfolgende Ausfahrten erwünscht sind. Das zeigt, wie komplex so ein Projekt ist. Deshalb braucht es dafür eine Region, die einstimmig dahintersteht. Welche Lösung auch immer man verfolgt, wenn selbst die direkt betroffenen Gemeinden – Düdingen, Schmitzen, Bösingen und Wünnewil-Flamatt – nicht eine gemeinsame Position vertreten, wäre es schwierig, diese durchzusetzen.

**Und was sind die taktischen Gründe?**

Wir wissen, dass das Bundesamt für Strassen gegen das Projekt Friseneit ist. Wir werden unseren Richtplan nun Ende September beim Bund einreichen und vom Bundesrat genehmigen lassen. Wenn Teilbereiche wie zum Beispiel Friseneit mit bundesrätlichen Argumenten abgelehnt werden, dann wird es bei einem späteren Versuch schwierig, dieses oder ein ähnliches Projekt bei einer Richtplanrevision wieder aufnehmen zu lassen. Ein bundesrätlicher Bericht, der sich explizit gegen ein bestimmtes Projekt ausspricht, hätte bei einem späteren Entscheid zu grosses Gewicht gehabt.

**Doch die Idee eines neuen Autobahnzubringers Friseneit war auch bereits Teil des regionalen Richtplans Sense, den der Kanton bewilligt hat. Ist das nicht ein Widerspruch?**

Faktisch vielleicht ja, doch der Entscheid des Kantons entspricht unserer Rechtsordnung: Der Kanton ist die den Gemeinden übergeordnete Ebene und kann deren Entscheide revidieren. Wie gesagt: Es wäre ein Fehler gewesen, dies nicht zu korrigieren, da es für die Gesamtgenehmigung des Richtplans und vor allem für die Genehmigung einer neuen Autobahnausfahrt mehr geschadet als genützt hätte.

**Was sagen Sie kritischen Geistern, die finden, dass Deutschfreiburg bei der Verkehrserschliessung zu kurz kommt?**

Der Kanton mit seinen sieben Bezirken ist wie eine grosse Familie mit sieben Kindern – da hat jedes hin und wieder das Gefühl, zu kurz zu kommen. Alle Gemeinden haben ihre Probleme. Fragen Sie mal im Vivisbachbezirk oder in der Broye, ob man dort nicht der Meinung sei, Düdingen werde bei der Bahn bevorzugt behandelt. Als Staatsrat ist es unsere Aufgabe, Prioritäten zu setzen und zu entscheiden, welche Projekte mit den zur Verfügung stehenden Steuerfranken umgesetzt werden. Gerade in der Region Düdingen haben wir in den letzten Jahren in Bezug auf den öffentlichen Verkehr viel erreicht.

**Sie sprechen den geplanten Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg und den Halbstundentakt auf den Linien der Freiburger S-Bahn an?**

Ja. Wenn das bis 2026 umgesetzt ist, wird Düdingen zum zweitbedeutendsten Bahnstand-



Jean-François Steiert erklärt, warum der Staatsrat das Projekt Friseneit aus dem Richtplan gekippt hat.

ort im Kanton. Ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr hat weitreichende Wirkung: Es zieht mehr Leute zum Wohnen an und macht die Region als Arbeitsort attraktiver. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Verbindungsstrasse Birch-Luggwil zu sehen. Wir haben den Bundesämtern für Strassen und Raumplanung in mehreren Gesprächen erläutert, dass es hier nicht einfach nur um ein kleines Stück Strasse geht, sondern darum, die Arbeitszone von kantonaler Bedeutung richtig zu erschliessen. Früher ist man davon ausgegangen, dass dort grosse Industriehallen zu stehen kommen. Heute sind gute Arbeitsplätze auch im Dienstleistungssektor zu finden – um solche Unternehmen ansiedeln zu können, müssen Gebiete gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sein.

**Die Gemeinde Wünnewil-Flamatt, die seit Jahren mit Verkehrsproblemen in Flamatt kämpft, hat sich darüber geärgert, in der Presse über den Entscheid des Staatsrats informiert worden zu sein.**

Es war eine Frage der Verhältnismässigkeit. Der Zeitplan, um den Richtplan rechtzeitig fertigzustellen, war sehr eng. Ich musste die Prozesse massiv beschleunigen und intern zusätzliche Leute daran setzen, um ihn einhalten zu können. In der Vernehmlassung kamen 500 Seiten an Bemerkungen zusammen. Sehr viele Änderungen haben wir aufgenommen und sind dafür mit fast einem Drittel aller Gemeinden zusammengelassen.

**«Der Kanton mit seinen sieben Bezirken ist wie eine grosse Familie mit sieben Kindern – da hat jedes hin und wieder das Gefühl, zu kurz zu kommen.»**

Jean-François Steiert  
Bau- und Raumplanungsdirektor

Innerhalb von drei Wochen ist eine neue Fassung des 700-seitigen Dokuments ausgearbeitet worden. Wesentliche Änderungen haben wir mit den Gemeinden besprochen. Alle anderen haben wir schriftlich informiert. Dies geschah aus Zeitgründen parallel zur Medieninformation. Jede einzelne Gemeinde vorher zu informieren wäre angesichts der sehr kurzen Zeit unverhältnismässig gewesen.

**Wie sieht für Sie die ideale Verkehrserschliessung aus?**

Sie umfasst nicht nur Strassen und Bahnlinien. Es braucht vielmehr eine Gesamtsicht: Wir müssen heute so bauen, dass eine effiziente Mobilität auch für unsere Nachfahren möglich ist. Der Kanton wächst, es werden in den nächsten Jahren auf demselben Gebiet immer mehr Leute unterwegs sein. Ich hoffe, dass man 2050 nicht über uns sagt: Wer hat dieses Chaos verbochen? Mit dem Richtplan 2035 müssen wir weiterdenken, als wir Politiker das normalerweise tun. Es ist unsere politische Verantwortung, unser Gebiet nach heutigem Wissensstand so zu organisieren, dass auch in Zukunft eine möglichst hohe Lebensqualität erreicht werden kann. Doch die Auffassung darüber, was gute Lebensqualität ausmacht, befindet sich im Wandel. Früher war es der Traum vom Eigenheim im Grünen. Heute denken die Jungen anders, und Städter empfinden oft eine verdichtete Bauweise – wie sie zum Beispiel im Burgquartier seit 500 Jahren

besteht – längst als qualitativ gute Lebensumgebung.

**Der Platz ist beschränkt. Heisst das, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden soll, damit weniger Autos unterwegs sind?**

Wir müssen die Mobilität von morgen sinnvoll und effizient planen, ohne das Auto gegen den Bahnverkehr oder den Langsamverkehr auszuspielen. Vielmehr gilt es, jenes Fortbewegungsmittel dort einzusetzen und zu fördern, wo es am sinnvollsten oder effizientesten ist. Wer in Zollihus wohnt und in Domdidier arbeitet, braucht nun mal das Auto. Wer aber im Zentrum von Düdingen wohnt und im Wankdorf seinen Arbeitsplatz hat, kann gut mit dem Zug fahren.

**Und auch den Langsamverkehr gilt es nicht zu vergessen?**

Genau, der Langsamverkehr ist in unserem Kanton unterdurchschnittlich vertreten. Das hängt auch mit der Topografie zusammen, doch heute, im Zeitalter der E-Bikes, spielt das weniger eine Rolle. Auch die Einstellung der Leute ändert sich. Verlegte man früher sportliche Betätigung wie etwa Joggen oder den Gang ins Fitnessstudio in die Freizeit, so kombinieren das heute viele mit dem Arbeitsweg: Sie fahren mit dem Velo zur Arbeit. Das ist momentan ein kleiner Anteil, aber wenn diese potenziell 10 bis 20 Prozent dafür nicht mit dem Auto oder der Bahn unterwegs sind, entlastet das die entsprechenden Stre-