

Puzzleteilen»

kaum diskussionslos zur Kenntnis nehmen, etwa wegen der Studie über den Verkehr im Sense-Unterland in Auftrag gibt.

Reaktionen

Autobahnzubringer Friseneit: Differenzierte Meinungen

Der Sensler Oberamtmann Manfred Raemy teilt teilweise die Auffassung von Staatsrat Jean-François Steiert zur Ausfahrt Friseneit: «Wenn der Sensebezirk bei grossen Projekten etwas erreichen will, muss er geschlossen und einstimmig auftreten. Sonst machen wir es dem Kanton und dem Bund einfach, das Projekt abzuweisen.» Trotzdem bedauert er, dass der Staatsrat der von der Region Sense portierten und im regionalen Richtplan genehmigten Idee eines neuen Autobahnzubringers nicht mehr Chancen gegeben hat. «Wenn Friseneit jetzt nicht im Richtplan ist, dann wird mittelfristig nicht mehr darüber diskutiert, da viele andere kantonale Strassenprojekte den Vorrang haben werden», so Manfred Raemy.

Er sieht noch einen anderen Grund, warum Deutschnöfen beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) wenig Beachtung findet. «Der Sensebezirk ist dem Astra-Standort Estavayer-le-Lac angehängt. Wir sind nur ein kleiner deutschsprachiger Zipfel, der gern übergangen wird», so Manfred Raemy. Das Astra argumentiere zum Beispiel, dass der Verkehr in Flamatt hausgemacht sei. «Das ist eine sehr einfache, einseitige Erklärung. Die Verkehrsprobleme im Sense-Unterland hängen unter anderem auch mit dem Bahnübergang in Richtung Laupen zusammen. Die Barrieren stoppen den Verkehr jede Stunde während mehrerer Minuten. Das kann zu den Hauptverkehrszeiten zu viel Rückstau führen.»

«Sehr enttäuscht»

Die Gemeinde Wünnewil-Flamatt hat damals die Projekteingabe für die Autobahnzubringer Friseneit initiiert. «Für uns ist das Projekt sehr wichtig, denn es ist die einzige Lösung für das Verkehrsproblem in Flamatt», führt Andreas Freiburghaus, Ammann von Wünnewil-Flamatt, aus. Die Ortsdurchfahrt sei total überlastet. «Wir sind sehr enttäuscht, dass das Projekt wieder aus dem Richtplan genommen wurde. Der Staatsrat versteckt sich unserer Meinung nach hinter dem Bund, der das Projekt ablehnt.» Die Umfahrung Birch bringe aus Sicht des Gemeinderats für Flamatt nichts, sagt Freiburghaus auf Anfrage. «Wir glauben hingegen, dass eine Autobahnzubringer Friseneit auch Düdingen entlasten würde. Ich glaube nicht so recht daran, dass es in Zukunft noch eine Lösung geben wird. Dafür müsste der Staatsrat rasch eine Studie in Auftrag geben, um die Auswirkungen auf den Verkehr, die Fruchtfolgen sowie wie eine Umfahrung Bösinggen zu analysieren.»

Differenzierter sieht Kuno Philipona, Ammann von Düdingen, den Entscheid, Friseneit aus dem Richtplan zu kippen. «Für uns hat die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil Priorität. Auf diese wartet Düdingen schon einige Jahre lang sehnsüchtig. Auch das Thema Umfahrungsstrasse Düdingen ist für uns wichtiger als Friseneit.» Zum Autobahnanschluss direkt wolle er sich nicht weiter äussern. Aber er habe in den letzten Jahren kaum gehört, dass der Bund neue Autobahnanschlüsse bewilligt habe mit einer so geringen Distanz zur nächstgelegenen Ausfahrt, wie dies zwischen Friseneit und Düdingen respektive Flamatt der Fall wäre.

Mehrbelastung befürchtet
 Hubert Schäfer, Ammann von Schmittlen, erklärt, dass sein Gemeinderat gegen Friseneit war, weil er nicht glaube, dass dieses Projekt eine Chance gehabt hätte. Und: «Nur eine Autobahnzubringer bei Friseneit ohne Verkehrskonzept für Schmittlen finden wir nicht gut, weil dann der ganze Verkehr durch das Dorf käme. Dies würde eine grosse Mehrbelastung für Schmittlen bedeuten. Deswegen hatten wir Bedenken und haben das Projekt abgelehnt», so Hubert Schäfer.

Die Variante, die in der Verkehrsstudie Sense-Unterland damals vorgeschlagen wurde, mit einem Tunnel bei Müllital, wäre nach Meinung der Schmittler «viel zu gross und zu teuer gewesen». Der Gemeinderat sei aber bereit, das in Zukunft nochmals anzuschauen und über andere Lösungen zu diskutieren.

Der Gemeinderat von Bösinggen sei in der Frage Friseneit hin und her gerissen, sagt Syndic Louis Casali. «Für den Autobahnanschluss spricht, dass dieser eine gewisse Verkehrsbelastung bringt und Bösinggen damit sehr schnell auf die Autobahn gelangen. Ich rechne damit, dass es für Bösinggen eine Umfahrungsstrasse geben wird, deshalb sind unsere Befürchtungen bezüglich Verkehrsbelastung weniger gross als zum Beispiel in Schmittlen.»
 Gegen den Anschluss spreche, dass sich der Verkehr womöglich verlagere und Bösinggen trotzdem Mehrverkehr hätte, führt der Bösingger Ammann aus. «Wir müssen aber auch erst einmal schauen, wie sich die Situation entwickelt, wenn der Bahnhof Laupen umgebaut wird und es keinen Bahnübergang mehr gibt.» Gegen den Anschluss spreche auch, dass der Bund gegen das Projekt sei. Er könne die Beweggründe des Bundes gut nachvollziehen. «Wir sind aber auf jeden Fall bereit, in Zukunft weiter über das Projekt zu diskutieren», sagt Louis Casali. *nas/im*

Murten legt Ortsplanungen auf

Für Jeuss ist es die vierte öffentliche Auflage der Ortsplanungsrevision. Anders in Courlevon: Dort ist die Revision seit Jahren überfällig.

Jean-Michel Wirtz

MURTEN Am Freitag beginnt die öffentliche Auflage der Ortsplanungsrevisionen der Murtner Ortsteile Jeuss und Courlevon. In Courlevon ist es höchste Zeit, dass diese Arbeiten in Angriff genommen werden. Denn die dort gültige Ortsplanung stamme vom Ende der 80er-Jahre, schreibt die Gemeinde Murten in einer Mitteilung. Laut Gesetz müsse die Ortsplanung alle 15 Jahre überprüft und revidiert werden.

Für Courlevon hat die Gemeinde zwei Planungsziele formuliert. Zum einen sollen die «rechtsgültigen Bauzonen» erhalten bleiben. Zum anderen thematisiert sie die problematische Verkehrssituation auf der Hauptstrasse: «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lärmsituation entlang der Ortsdurchfahrt sind immer noch erwünscht.» Es ist bekannt, dass dort viele Autofahrer die Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde nicht beachten. In der Vergangenheit kam es auf



In Courlevon will Murten einen Perimeter für ein Valtralco-Projekt festlegen, damit die Tempolimits beachtet wird. Bilder Charles Ellena



In der vierten Auflage der Ortsplanungsrevision von Jeuss fehlen die bisher vorgesehenen Einzonungen.

«Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Ortsdurchfahrt sind immer noch erwünscht.»

Gemeinde Murten
 zur Situation in Courlevon

In Jeuss wurde die Gesamtrevision der Ortsplanung 2009 von der damaligen Gemeinde lanciert. In der nun vierten Auflage fehlten die bisher vorgesehenen Einzonungen, schreibt die Gemeinde Murten. Das kantonale Bau- und Raumplanungsamt habe die Gemeinden darauf hingewiesen, dass aufgrund des Moratoriums für Bauzonen alle vorgesehenen Einzonungen nicht genehmigungsfähig seien. Hingegen gibt es keine Veränderungen bei den bereits aufgelegten Umzonungen.

Geplante Harmonisierung

Die fusionierte Gemeinde Murten treibt die Gesamtrevisionen in ihren verschiedenen

Ortsteilen derzeit separat voran; sie befinden sich nämlich in unterschiedlichen Verfahrensschritten. Im neuen Gemeindebaureglement von Jeuss und Courlevon übernimmt die Gemeinde Murten soweit wie möglich die Struktur sowie die Zonennamen und -bestimmungen des Murtner Reglements. Dies vereinfache die Harmonisierung der Ortsplanung im Gemeindegebiet, heisst es in der Mitteilung der Gemeinde.

Ortsteil Jeuss:
 Infoabend am Do., 13. September, um 19 Uhr in der Zivilschutzanlage Jeuss.

Ortsteil Courlevon:
 Infoabend am Fr., 14. September, um 19 Uhr in der Zivilschutzanlage Courlevon.

cken. Jeder ins Velo investierte Rappen ist sehr gut angelegt.

Immer wieder mal hört man die Kritik, dass Freiburg autolastig plant und baut. Stimmen Sie dem zu?

Wenn man die Anzahl Fahrzeuge pro Einwohner nimmt, stimmt das wohl. Das hat aber auch mit unserer ländlichen Struktur und der Zersiedelung zu tun. Es gibt viele kleine Siedlungen, die weit weg von Dorfkernen und damit vom Anschluss an den öffentlichen Verkehr sind. Auch hier spielt die Raumplanung eine Rolle: Neue Wohnzonen sind an die Anbindung an den ÖV gekoppelt. Arbeitsplätze sollen dort entstehen, wo Wohnraum ist. Auch die neuen Arbeitsmodelle mit Homeoffice spielen da eine Rolle.

Wie wichtig ist für Sie als Staatsrat die persönliche Überzeugungsarbeit in der Region?

Der Kontakt ist mir sehr wichtig. Sehr oft empfangen ich in meinem Büro Gemeinderäte aus dem ganzen Kanton, die mir ihre Anliegen vortragen. Es gibt nicht immer gleich eine Lösung, manchmal auch keine. Doch es ist wichtig, die Sicht der anderen wahrzunehmen. Das gibt Vertrauen. Der Kanton hat eine Grösse, die es mir erlaubt, ab und zu auf einem Markt oder an einem Match mit der Bevölkerung in Kontakt zu kommen. Die Leute sprechen mich an. So erfahre ich manchmal Dinge, die ich auf dem normalen Weg nicht erfähre.

dem kurzen Strassenabschnitt durch Courlevon mehrmals zu Verkehrsunfällen. Deshalb will die Gemeinde einen Perimeter für ein Valtralco-Projekt festlegen. Bei der «Valorisation des espaces routiers en traversée de localités» soll die Gestaltung des Strassenraumes den Autofahrer von selbst dazu bringen, seine Geschwindigkeit bei der Durchfahrt zu drosseln.

Die Rechnung der Linken gemacht

Der Staatsrat bleibt bei seiner vorgeschlagenen Firmensteuer von 13,72 Prozent. Der von den Linken eingebrachte Satz von 16,38 Prozent bringe unter dem Strich Mehrkosten.

Urs Haenni

FREIBURG Mit der unausweichlichen Abschaffung des Spezialstatus für die Besteuerung von Firmen schlägt der Staatsrat einen einheitlichen Steuersatz von 13,72 Prozent vor. Er rechnet mit Steuereinkünften von 49,8 Millionen Franken und hat zur Überbrückung der Ausfälle bereits 68 Millionen Franken auf die Seite gelegt.

Eine linke «Koalition gegen Steuergeschenke» fordert vom Staatsrat, für die Steuervorlage 17 einen Satz von 16,38 Prozent zu berechnen (FN vom 25. 8.). In einer Anfrage verlangte auch SP-Grossrat Benoît Piller (Avry-sur-Matran) eine Simulation mit diesem Satz.

Für seine Antwort hat der Staatsrat diesen Vorschlag nun von der Finanzdirektion prüfen lassen. Unter gleichen Voraussetzungen ergibt diese Berechnung bis 2030 jährlich statt Steuereinkünften von 49,8 Millionen Mehreinnahmen von 2,3 Millionen Franken. Berücksichtigt man noch die Ausgleichsmassnahmen des Bundes, den Ressourcen ausgleich, die Abgeltung für Gemeinden und Pfarreien sowie soziale Massnahmen, so ergäbe der Vorschlag der Linken netto Mehreinnahmen von 11,3 Millionen Franken statt einer Einbusse von 40,8 Millionen Franken.

men von 2,3 Millionen Franken. Berücksichtigt man noch die Ausgleichsmassnahmen des Bundes, den Ressourcen ausgleich, die Abgeltung für Gemeinden und Pfarreien sowie soziale Massnahmen, so ergäbe der Vorschlag der Linken netto Mehreinnahmen von 11,3 Millionen Franken statt einer Einbusse von 40,8 Millionen Franken.

«Sehr mobile Unternehmen»

Auf den ersten Blick scheinen die Ergebnisse der neuen Schätzung interessant zu sein, schreibt die Regierung. «Der Staatsrat hält die Zahlen der neuen Schätzung aber für unrealistisch.»

Über 80 Prozent der Mehreinnahmen durch Unternehmen mit dem heutigen Steuerstatus stammten von 20 Firmen. Trotz Steuergewinns lasse sich sagen, dass es sich dabei um sehr mobile Unternehmen handle, so der Staatsrat. Die Unternehmen seien mehrheitlich nicht Eigentümer ihrer Betriebsräume, was

einen schnellen Weg zu leichtere. Es sei damit zu rechnen, dass viele dieser Unternehmen bei einer Gewinnsteuer von 16,38 Prozent den Kanton verlassen würden.

Der Staat habe bisher mit einem Risikoabzug von 20 Prozent für solche Wegzüge gerechnet, bei einem höheren Steuersatz sei dies aber unrealistisch.

Der Staatsrat liess deshalb eine neue Berechnung anstellen, gemäss der all diese Statusgesellschaften wegziehen würden. Dann wäre der Nettoverlust nicht 40,8 Millionen Franken bei 13,72 Prozent, sondern 58,6 Millionen Franken bei 16,38 Prozent. Zudem würden die Rahmenbedingungen verschlechtert, es sei gar mit einer Stagnation oder Rezession im Kanton zu rechnen. Den eigenen Vorschlag hält der Staatsrat deshalb als den angemessensten und ausgewogeneren; bei diesem würden die Steuereinnahmen rasch wieder den Stand vor der Senkung erreichen.