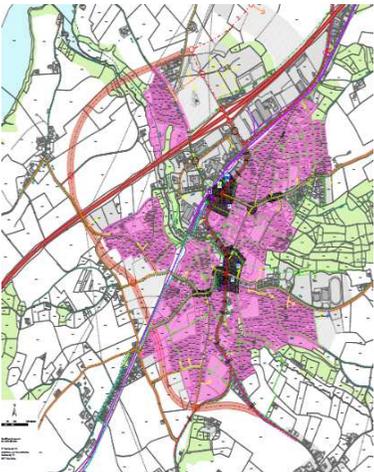
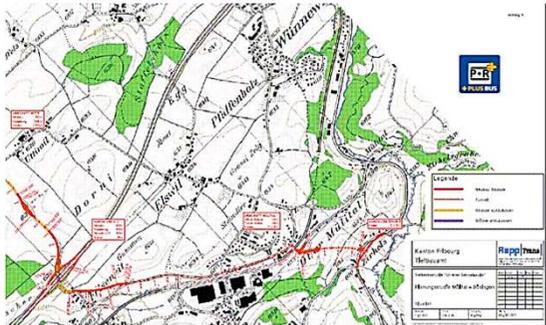
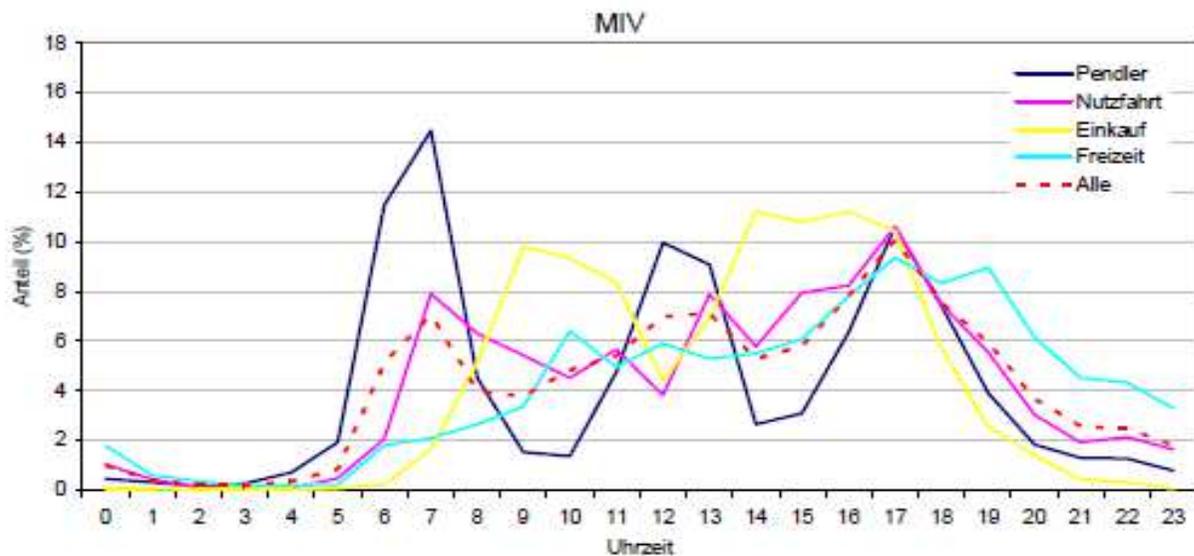
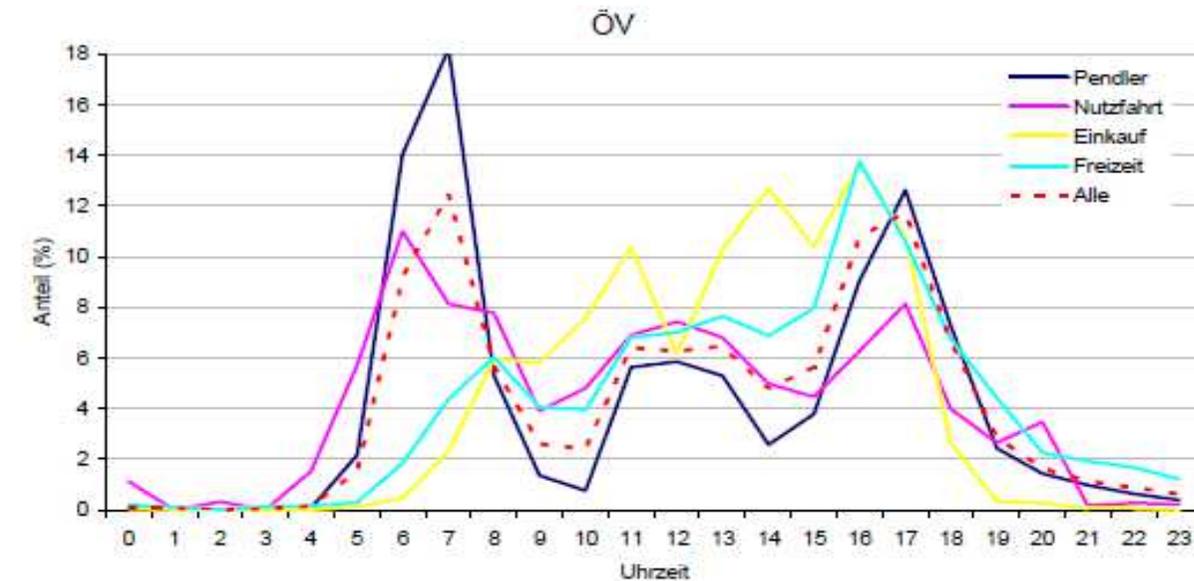


Botschaft und Bemerkung von besorgten Bürgern und Bürgerinnen von Düdingen an den gesamten Generalrat von Düdingen



Stundenanteil Fahrzweck ÖV und Motorisierter Individualverkehr (MIV)



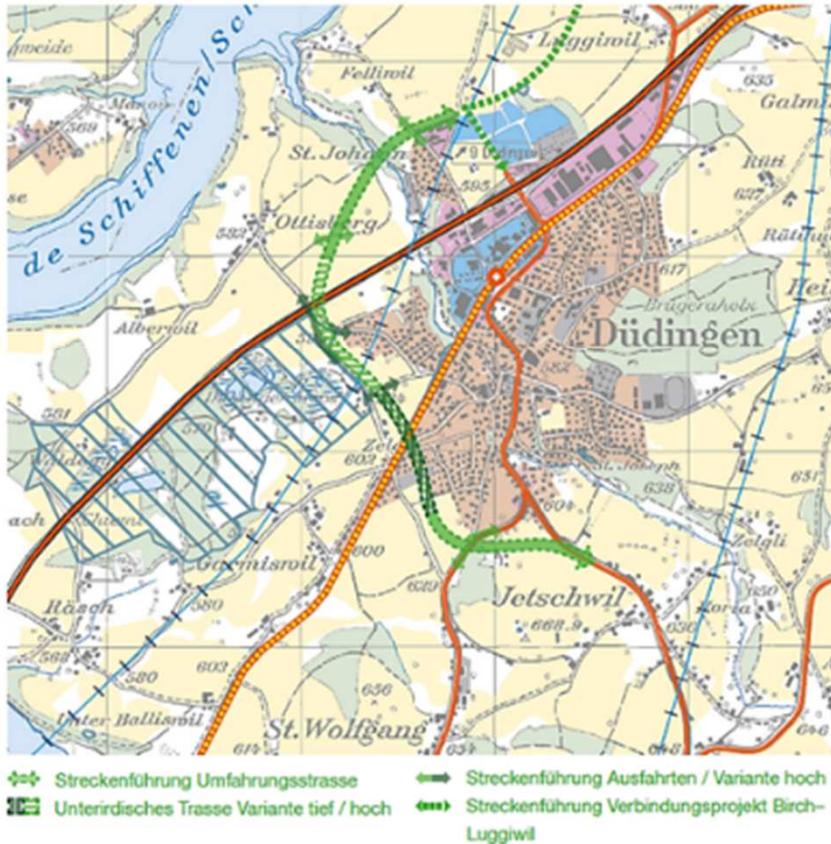
Für die Pendler sind sowohl im MIV als auch im ÖV deutlich die Morgen- und Abendspitze zu sehen. Hinzu kommt jeweils eine Mittagsspitze, die im MIV deutlicher ausfällt als im ÖV. Für die Nutzfahrt ist ein deutlich unterschiedliches Muster je nach Verkehrsmittel zu erkennen. Während im ÖV der Verlauf ähnlich dem der Pendlerfahrten mit deutlichen Morgen- und Abendspitzen ist, ist im MIV vor allem die Abendspitze, ausgelöst durch die Rückfahrten zu erkennen, während sich die Hinfahrten gleichmässiger über den Vormittag, Mittag und frühen Nachmittag verteilen, mit einer deutlichen Spitze um die Mittagszeit. Dies hängt insbesondere mit der unterschiedlichen Reiseweitenverteilung bezüglich der Verkehrsmittel für Nutzfahrten zusammen. Deutlich ist zu sehen, dass sich der Einkaufsverkehr insbesondere in den Zeiten abspielt, in denen die übrigen Fahrtzwecke weniger Verkehr erzeugen. Ähnliches gilt für den Freizeitverkehr. Anders als im Einkaufsverkehr, für den die Kurven zum Geschäftsschluss hin steil abfallen, ist hier jedoch eine deutliche Verschiebung gegen den Abend hin zu sehen. Der grösste Teil der Freizeitaktivitäten beginnt am Nachmittag oder frühen Abend. Zudem ist insbesondere im MIV ein relativ hoher Anteil an späten Heimkehrern zu erkennen.

Umfahrung Düdingen



- Die Streckenführung der zukünftigen Umfahrungsstrasse von Düdingen ist seit 1987 Gegenstand von Variantenstudien mit Vorschlägen im Osten oder im Westen des Dorfes.
- Im Jahr 2003 nach dem Anschluss an den Bericht des Staatsrates als Antwort auf das Postulat Bürgisser- Marbach wurde im unteren Sensebezirk die „Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk“ durchgeführt. Die Studie zieht ein Verkehrskonzept in Betracht, das namentlich die Realisierung einer Umfahrungsstrasse von Düdingen sowie die Umsetzung der Valtraloc - Vorgehensweise für die Ortsdurchfahrt beinhaltet.
- 2008 Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten für eine Umfahrungsstrasse von Düdingen. Die Unwirksamkeit wird begründet und ihr wird das Kosten/Nutzenverhältnis abgesprochen.
- 2009 gewährte der Grosse Rat im Hinblick auf die Realisierung der Umfahrungsstrasse von Düdingen einen Verpflichtungskredit in Höhe von 9 Millionen Franken für die Studien zum Vorprojekt und den Landerwerb.
- 2010 Die Agglomeration Freiburg setzt die Priorität einer Umfahrung von Düdingen auf Stufe C
- 2013 prüft der Staatsrat 26 Strassenprojekte und die Umfahrungsstrasse von Düdingen und stuft diese auf III ein. Tiefe Kostenwirksamkeit und Konzentration auf die Ortsdurchfahrt. (Valtraloc)
- Ende 2013 hat der Staatsrat in Abstimmung mit der Gemeinde und der Region entschieden, dass die Weiterführung der Studien erst nach Fertigstellung der Strassenverbindung Birch–Luggiwil durch das ASTRA denkbar ist.
- 2014 den 24. Juni wird das Plangenehmigungsverfahren der Verbindung Birch–Luggiwil vollumfänglich als gegenstandslos beschrieben. Infolgedessen wird eine Umfahrung unrealistisch.
- 2016 Der Staatsrat ändert seine Meinung. Er stellt den möglichen Bau der Umfahrungsstrasse Düdingen in Aussicht und priorisiert auch die Verbindung Marly–Matran.

Umfahrungsstrasse Düdingen



- 2017 werden Einsprachen zu dem 2ten Plangenehmigungsverfahren der Birch-Luggiwilstrasse geführt und der mittlerweile zur Präjustiz geführten Umfahrungsstrasse getätigt.
- Zuerst soll der Bund die Verbindungsstrasse Birch–Luggiwil, welche die Autobahnausfahrt Düdingen mit der Schiffenenstrasse Richtung Murten verbindet, fertig planen. Geplant wäre, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Pläne 2018 gutheissen würde.
- Die Poyabrücke hat ermittelt eine positive Auswirkungen auf Düdingen», gemäss Staatsrat Hr. Ropraz. Diese seien jedoch noch gering.
- Teurer als die Poyabrücke, bis heute sind zwei Varianten ausgearbeitet. Eine unterirdische, welche 230 Millionen Franken kosten würde.
- Eine mehrheitlich oberirdische, bei der Investitionen von 160 Millionen Franken geschätzt wurden.
- Diese Kosten werden gänzlich zulasten des Kantons gehen. «Die Umfahrung Düdingen wird den Kanton also mehr kosten als die Poyabrücke. Für diese beliefen sich die Kosten auf 210 Millionen Franken, wovon der Bund damals 80 Millionen übernahm.
- Zu einer Umfahrung Düdingen müsste es eine kantonale Volksabstimmung geben.

Umfahrung Düdingen



- Die Verkehrsstudie 2009 beinhaltet Verkehrszahlen vor der Eröffnung der Poyabrücke, diese sind nicht aktuell.
- Der Gesamtverkehr in Düdingen beinhaltet rund 70% Ortsverkehr, d.h. Personen welche mit ihrem PW in den Dorfkern fahren.
- Von den Düdinger Einwohner könnten ca. 25% die fragliche Umfahrungsstrasse benützen. Hätten aber auch die Lasten zu tragen. - Verkehr; Lärm; Feinstaub; Liegenschaftswertverlust ca. Fr. 250'000.--/pro Einheit
- Eine weitere Zentralisierung des Verkehrs auf die Autobahn - Ein- und Ausfahrt Düdingen führt zu noch grösserem Stau. Das neue Quartier düdingenplus 103 Miet-; 29 Eigentumswohnungen; mit 270 Autoabstellplätze werden die Autobahneinfahrteinfahrt beim Garage Fasel sehr stark belasten.
- Die neuen Richtlinien des UVEK: Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Gesamtverkehrs Systems vor einer Realisierung von weiteren Aus –und Neubauten muss ausgeschöpft sein. (z.B. Zeitliche und räumliche Lenkung der Verkehrsnachfrage)
- Die Weiler Bundtels, Jetschwil werden mit der neuen Umfahrungsstrasse massiv noch stärker belastet.
- Die Problematik des trockenlegens der Düdinger Möser und unserer Naherholungsgebiete wird zu wenig Beachtung geschenkt.
- Der Landverbrauch (FFF 5.5 ha) für eine Umfahrungsstrasse ist gross. Die Schonung der qualitativ besten Böden bei der Interessenabwägung ist NEU hoch zu gewichten. Gleiches gilt für Trennwirkung der FFF bei Neubauten.
- Das Wald-Rodungsgesuch für 4'300 m² für die Brücke über das Stille Tal, der Wildwechsel zum Naturschutzgebiet Düdinger Moos, und die Naherholungszonen sind Eingriffe die heute anders gewichtet werden, als noch vor ca. 25 Jahren.
- Die komplette Umfahrungsstrasse Düdingen ist alles andere als Nachhaltig geplant und entspricht in keiner Weise den neusten Vorgaben und Leitlinien des Bundes.

1te. Absage des Bundes 2008

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
D07	Contournement de Düdingen	63	A → C	<p>C : rapport coût-utilité insuffisant Notamment en raison de ses coûts, la mesure présente, en comparaison avec les autres mesures de même type un rapport coût-utilité insuffisant. Son efficacité reste faible, notamment pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ les charges de trafic attendues à l'horizon 2020 restent dans un cadre acceptable▪ la densité des secteurs délestés est relativement faible <p>Par ailleurs, le rôle de la nouvelle infrastructure en regard de la structuration de l'urbanisation n'est pas suffisamment clair. La création d'un pôle de développement dont l'accessibilité serait essentiellement routière serait contraire aux objectifs du projet d'agglomération.</p>

Übersetzung:

D07 Umfahrung Kosten 63 Mio. A → C

C: Kosten/Nutzen Verhältnis ungenügend
Namentlich wegen deren hohen Kosten, hat die vorliegende Massnahme

im Vergleich zu anderen Massnahmen der gleichen Art, ein ungenügendes
Kosten/Nutzen Verhältnis.

Seine Wirksamkeit ist ungenügend und bleibt schwach, namentlich aus
folgenden Gründen:

- Die zu erwartende Verkehrsentwicklung im Planungshorizont bis 2020

bleibt in einem akzeptablen Rahmen.

- Die Dichte des zu entlasteten Gebietes ist relativ schwach. Im Weiteren, ist die Rolle der neuen Infrastruktur, im Vergleich zur Strukturierung

einer Urbanisierung zu wenig klar.

Die Bildung eines Entwicklungspols, der hauptsächlich durch einen Strassenverkehr erreichbar wäre, ist konträr und entspricht nicht den Zielen eines Agglomerationsprojektes.

2te. Absage der Agglomeration 2010



(Quelle: Agglomeration Expertenbericht 03. Dezember 2010)

b.3 Die Umfahrung der Ortschaft Düdingen ist eines der Dossiers, das Gegenstand einer Abstimmung zwischen den widersprüchlichen Visionen sein muss: Das laufende Projekt – für das schon wichtige öffentliche Auslagen getätigt worden sind – sieht eine vom Dorfkern abgelegene Umfahrungsstrasse vor, während die von der Preisträgergruppe vorgenommenen Evaluationen aufzeigen, dass das Projekt mit den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung nicht verträglich ist. Die übrigen Teilnehmergruppen haben dieses Projekt ebenfalls infrage gestellt und haben Alternativen vorgesehen, die von der Verkehrsberuhigung ohne neue Linienführung bis zu multifunktionellen Linienführungen reichen.



Am 03. Dezember 2010 stellten die Agglomerationsexperten fest, dass sich die Umfahrung Düdingen, widersprüchlich zu den Richtlinien und den Zielen einer Agglomeration verhalten würden und stufen das Vorhaben nachvollziehbar auf Priorität C zurück.

Nicht jede Umfahrung bringt etwas



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

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.

Zitat: Auch habe Düdingen im Vergleich zu anderen Projekten einen noch hohen Anteil an selbstverursachtem Verkehr, der durch eine Umfahrung nicht behoben würde.

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 Farvagny.

uh

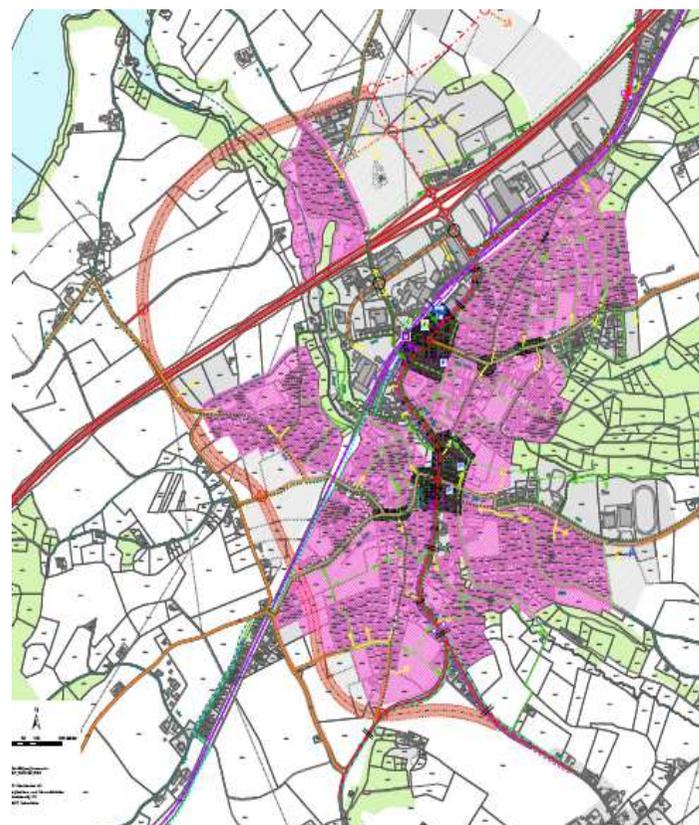
4te. Absage der Massive Ressourcenverbrauch

Freiburg ist bereit, die **Raumplanung** im Kanton strenger zu regeln. Der Ja-Anteil beträgt 63 Prozent.

3. März 2013 Abstimmung Raumplanungsgesetz

87 000 m² Umfahrung
42 000 m² Birch – Luggiwil
129 000 m²

Abstimmungen Sensebezirk	Abzocker-Initiative		Raumplanungsgesetz		Familienartikel	
	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Alterswil	478	198	426	246	332	347
Bösingen	766	374	796	341	607	531
Brünisried	139	71	117	94	73	135
Düdingen	1636	758	1354	1029	1308	1098
Giffers	272	102	217	157	154	222
Heitenried	312	133	291	149	191	254
Oberschrot	192	98	150	141	113	181
Plaffeien	358	154	274	233	172	335
Plasselb	194	68	108	153	86	177
Rechthalten	229	113	211	133	165	179
Schmitten	895	346	881	351	673	563
St. Antoni	422	207	362	270	248	380
St. Silvester	188	72	113	148	86	179
St. Ursen	344	154	349	144	272	226
Tafers	685	300	681	315	548	456
Tentingen	241	108	214	129	168	172
Überstorf	569	235	492	296	366	423
Wünnewil-Flamatt	1023	410	982	442	744	682
Zumholz	96	42	71	65	51	86
Total	9039	3943	8089	4836	6357	6626
Jaun	131	68	98	102	63	138



Quelle: Leitbild Gemeinde Düdingen Siedlungsentwicklung 2020

Die 9 betroffenen Aussenquartiere von Düdingen



1. Allenlüften & Felliwil & Bonn

2. Birch & Luggiwil Quartier

3. Sankt Johann Quartier

4. Ottisberg Quartier

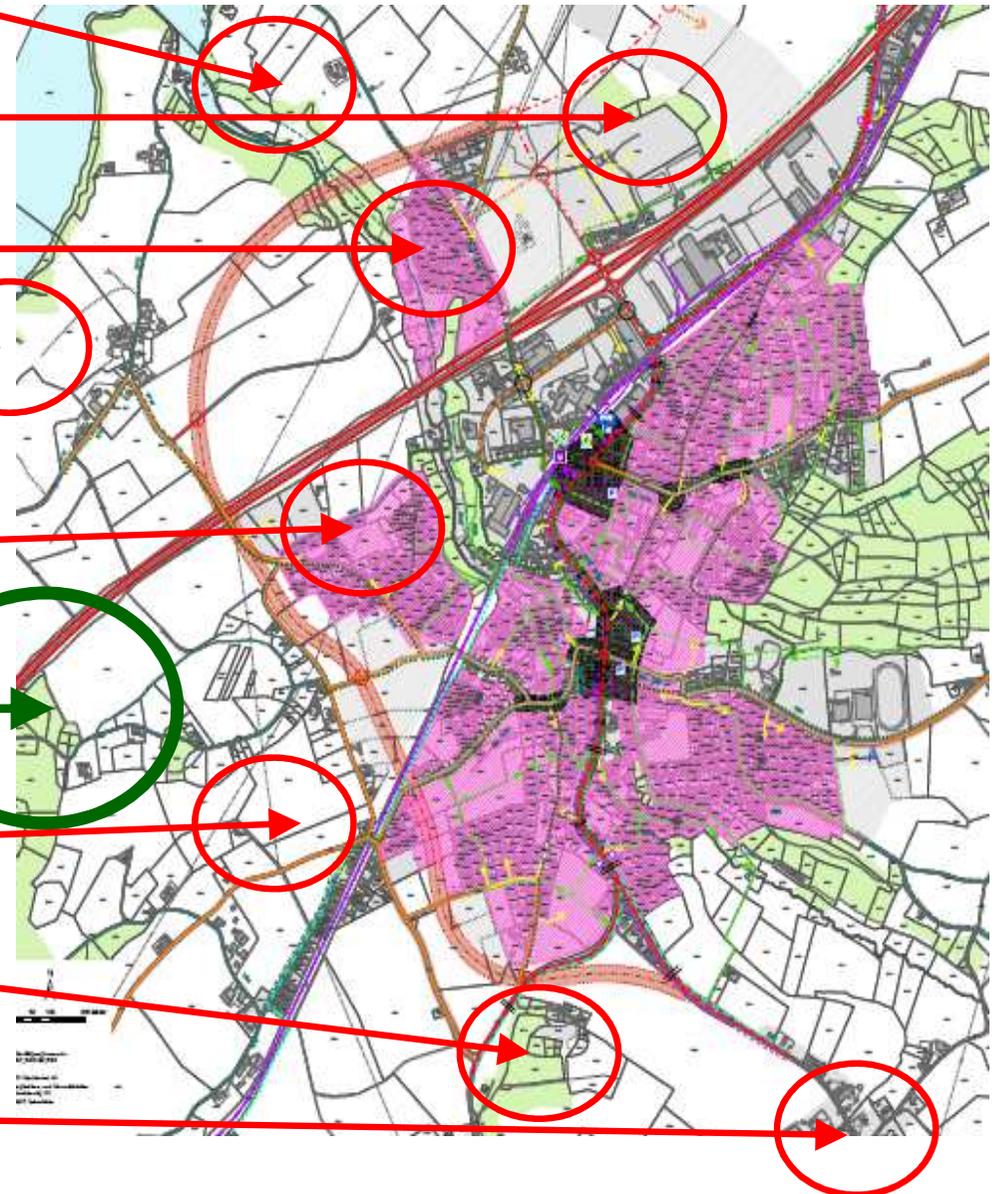
5. Rachholderberg Quartier

6* geschütztes Düdinger Moos*

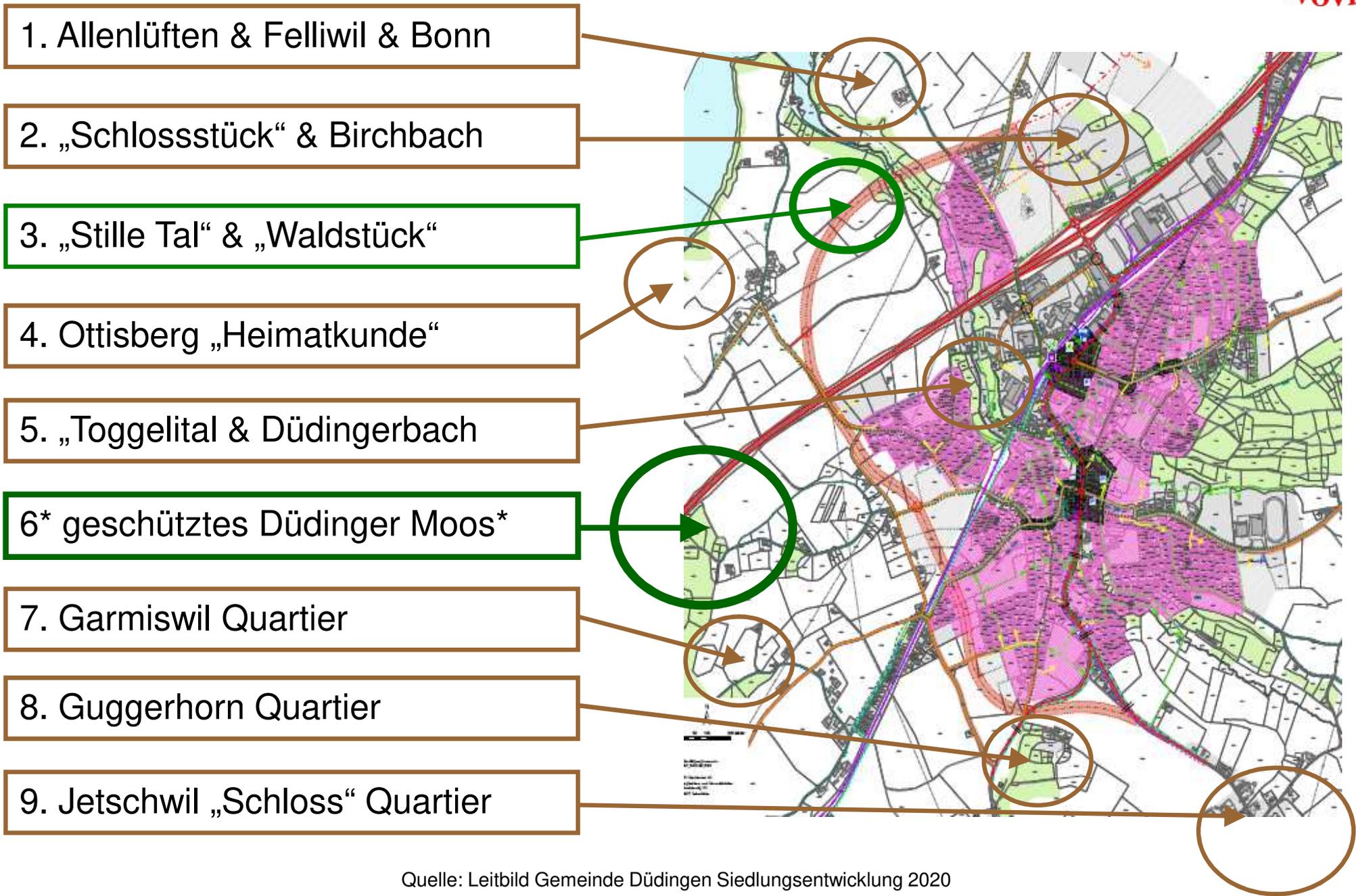
7. Zelg & Garmiswil Quartier

8. Guggerhorn Quartier

9. Jetschwil Quartier



Die 9 belasteten Naherholungsgebiete von Düdingen



Umfahrung Düdingen Zusammenfassung



- Alte überholte und nicht mehr zeitgemässe Planung
- Ökologische Katastrophe, unwirtschaftlich und nicht nachhaltig
- Bringt unnötigen Verkehrs, Lärm; Feinstaub und Folgekosten
- Der Moorschutz ist in keiner Weise gewährleistet
- Entspricht nicht den Anforderungen des Bundes zu der Raumplanung ARE 2030
- Das versieben von Fruchtfolgeflächen zum Projekt ist unbegründet
- Die Finanzierung müsste alleine vom Kanton getragen werden
- Verhindert die reale unbare Entwicklung des Sensebezirks
- Es wäre eine zusätzliche Transitstrasse (3.5km neben der Poyabrücke) die geringsten Einfluss auf eine Entlastung des Binnenverkehrs in Dorfzentrum in Düdingen hat
- Düdingen hat am 12. Oktober 2014 eine resultierende Umfahrung mit der Poyabrücke zum Oberland erhalten



Mit der Poyabrücke und dem Transittunnel erhalten wir automatisch in Düringen eine Umfahrung!

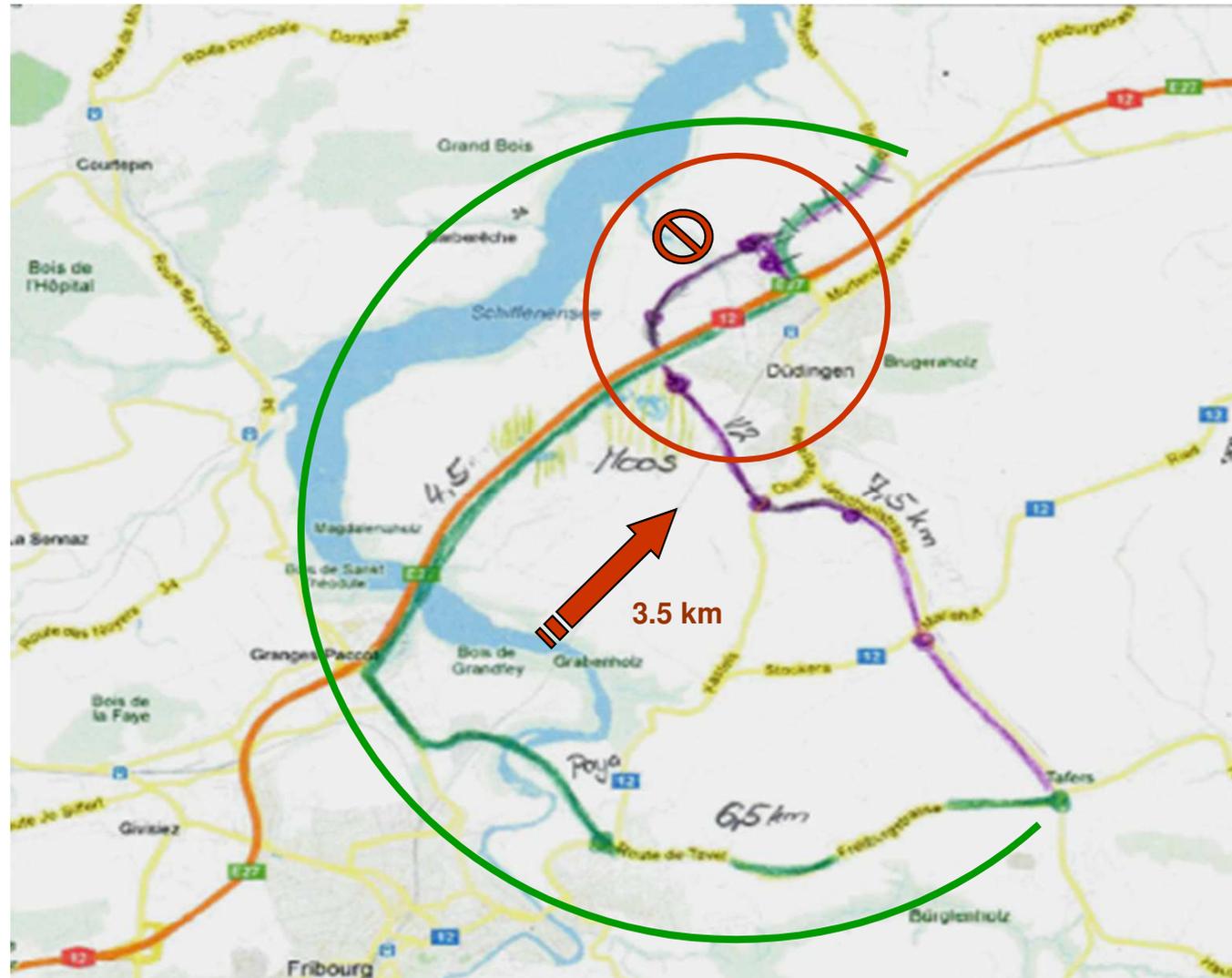


Die
Doppelspurigkeit

Distanz und „dito“
Umfahrungsstrasse
3.5 km



Die resultierende
automatische
Umfahrung



Die Poyabrücke und seine Effizienz - Die Verbindung zum Sensebezirk



Durch die Poyabrücke von der Autobahn A12 her in den mittleren Sensebezirk entstand automatisch eine effiziente Umfahrung von Düdingen. Es ist niemand gezwungen durch Düdingen zu fahren um ins Sense Mittelland oder Oberland zu gelangen!

Tafers erhielt einen direkten Zugang zur Autobahn. Die Fahrzeit beträgt nur 12min und ist heute bedeuten schneller als durch Düdingen!

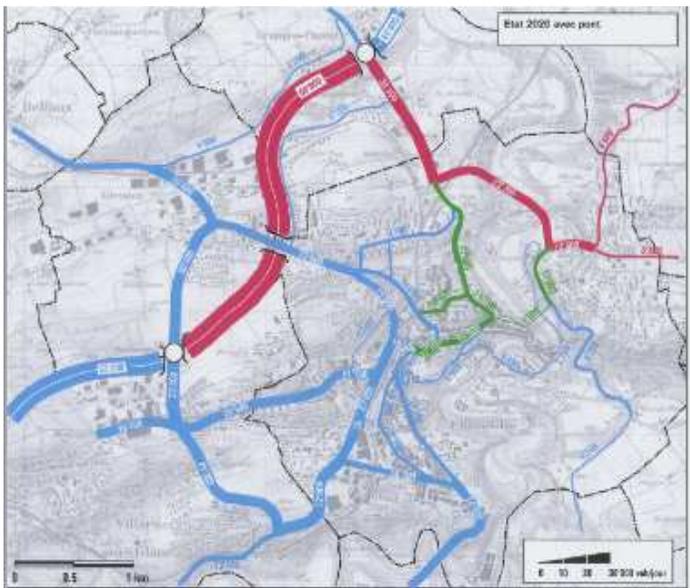


Projekt Poya
Überprüfung flankierender Massnahmen

VoVD: Die Entlastung von Düdingen



Neben den vorangehend behandelten Verkehrsverlagerungen hat vor allem die bessere Erreichbarkeit des Autobahnanschlusses Fribourg-Nord aus dem östlichen Umland der Stadt einen Einfluss auf die regionalen Verkehrsflüsse. So ist zu erwarten, dass der Verkehr des mittleren und oberen Sensebezirks via Poyabrücke - Route de Morat über den Autobahnanschluss abgewickelt wird. **Damit ist eine Mehrbelastung der Verbindungen Tafers-Freiburg und St. Ursen-Freiburg, aber auch eine Entlastung der Verbindungen Tafers-Düdingen, Freiburg-Düdingen und insbesondere der Ortsdurchfahrt in Düdingen zu erwarten.** Ebenso ist davon auszugehen, dass aus dem Gebiet Marly/le Mouret Verkehr von den Achsen Richtung Anschluss Fribourg-Centre/Sud (Pont de Pérolles, Route de Villars/Route de Cormanon) auf die Achsen Richtung Anschluss Fribourg-Nord (Route de Bouguillon, Poyabrücke) verlagert wird. Achsen, auf denen gemäss Teilverkehrsplan der Verkehr reduziert oder plafoniert werden soll, sind von diesen regionalen Verlagerungen nicht betroffen.

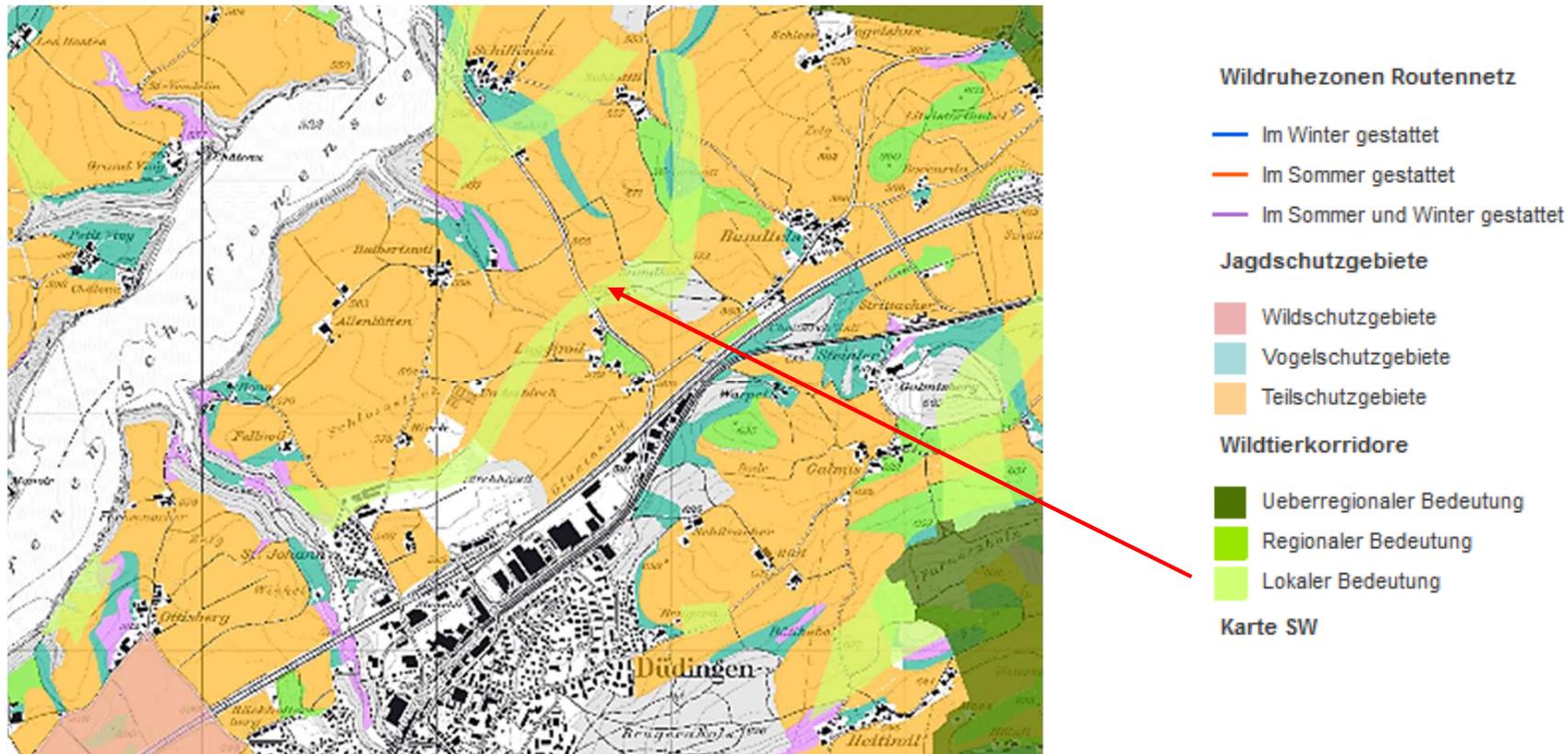


Die Verbindungsstrasse Birch / Luggiwil in Düdingen

Online-Karte des Kanton Freiburg Thema Fauna- Jagd- Fischerei

Lokale Bedeutung

Wildtierkorridore von lokaler Bedeutung verbinden lokal bedeutende Lebensräume über relativ kurze Distanzen. Insgesamt 287 lokalen Korridoren (hellgrüne Flächen) sind im Kanton Freiburg vorhanden. Diese Anzahl lässt sich durch die ausserordentliche Wichtigkeit und die unmittelbare Bedrohung dieser Korridore erklären (neue Bauvorhaben, wichtige Flächen in Bauzonen, Zunahme des Strassenverkehrs usw.).



Warum eine neue Strasse genau über einen Wildtierkorridor geplant wird, ist so ein Beispiel. Es ist notwendig, dass die Naturschutzbeauftragten sich um den Schutz der Flora, Fauna genau kümmern und entsprechend begründete Einsprachen erheben.

Lärmbelastung durch Strassenverkehr (Lr_Tag) (Bundesamt für Umwelt BAFU)



Die Karte zeigt, welcher Lärmbelastung die Bevölkerung durch den Strassenverkehr am Tag ausgesetzt ist. Die Angaben basieren auf flächendeckenden Modellberechnungen (sonBASE).

Seit Anfang April 2018 können lärmbeeinträchtigte Hauseigentümer auf Schadenersatz klagen.

[Link4](#)

Lärmbelastung nach den Schweizer Grenzwerten nach LSV

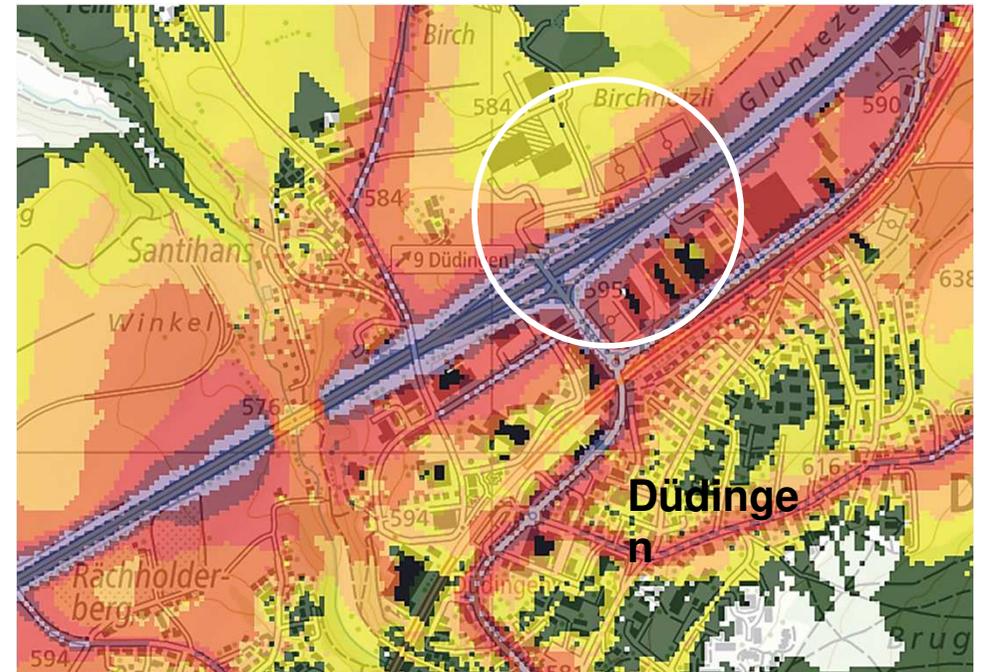
Der Strassenverkehrslärm ist die bedeutendste Lärmquelle in der Schweiz. Er breitet sich wie ein Lärmteppich über grosse Teile der Schweiz aus. Nachfolgend die wichtigsten Resultate:

- Am Tag ist jede fünfte (ca. 1,6 Mio.) und in der Nacht jede sechste (ca. 1,4 Mio.) Person an ihrem Wohnort von schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm betroffen, bei insgesamt 7,87 Mio. Einwohnern.
- Rund 900 000 Wohnungen, respektive Wohneinheiten sind am Tag von schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm betroffen. In der Nacht sind es knappe 800 000 Wohneinheiten.
- Rund 200 000 Gebäude sind tagsüber übermässigem Lärm ausgesetzt. In der Nacht sind ca. 150 000 Gebäude von Lärm betroffen.

Folgen dauernder Lärmbelastung:

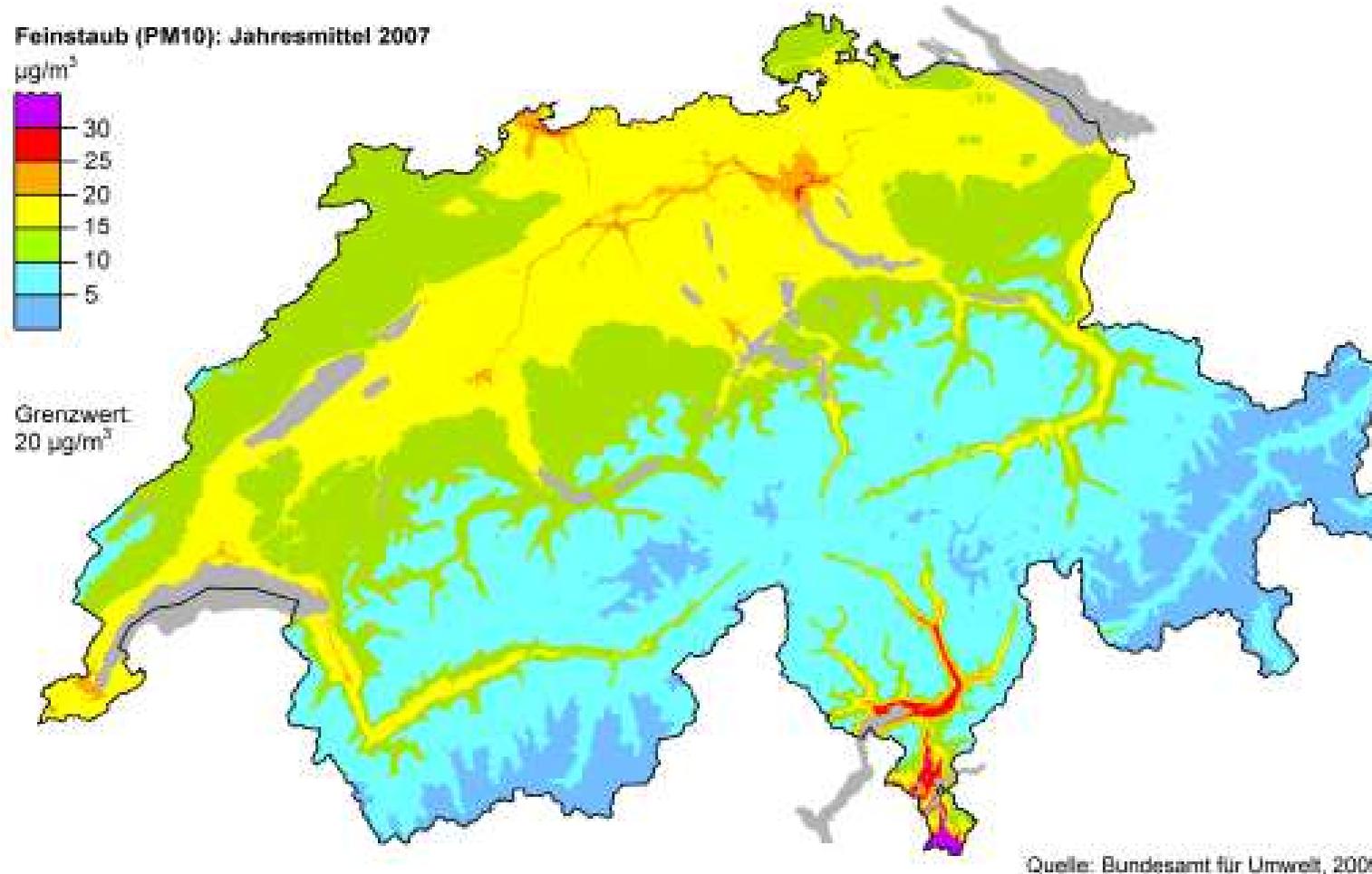
- Störungen von Tätigkeiten, des Schlafs und der Erholung
- Störungen der Kommunikation
- Veränderung der emotionalen Stimmungslage bis hin zu psychischen Auffälligkeiten
- Störungen des Lernens und der Leistung infolge veränderter Aufmerksamkeit und verringerter

[Link5](#)



Feinstaubbelastungen in der Schweiz

Karte Feinstaub (PM10): Jahresmittel





Nachhaltige Strassenplanung

Direkten Auswirkungen des motorisierten Verkehrs im Siedlungsbereich:

- Luftverschmutzung. **1'140 vorzeitige Todesfälle in der Schweiz sind auf Stickoxide zurückzuführen**
- Belastung durch Lärm.
- Der Verbrauch und die Versiegelung des Bodens
- Die Gefährdung der Menschen innerhalb der Verkehrsräume.

Indirekten Auswirkungen:

- Eine Hauptstrasse im Siedlungsraum verändert die Gestalt der Strassen.
- Die Querbarkeit
- Die Benutzbarkeit durch den Langsamverkehr.
- Der motorisierte Verkehr ist optisch überpräsent, das sind Lichtsignale, Signaltafeln, die Zerstörung von strassennahen Grünräumen.
- Stark befahrene Ortsdurchfahrten beeinflussen das Bild und Funktion eines Siedlungsbereichs.

Die Aufgabe:

- Die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs im Siedlungsbereich ist so weit zu verringern, dass eine Verbesserung der Funktion der Siedlung als Ganzes erreicht wird.
- Die Belastung der Umwelt im Sinne der Vorsorge ist soweit zu begrenzen was technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.
- Örtliche Verbesserungen der Standortqualität für Bewohnerinnen, Bewohner und Wirtschaft sind wichtige Elemente nachhaltigen Handelns.
- Kurze Wege reduzieren die Inanspruchnahme automobiler Mobilität. Sie tragen damit direkt zur Emissionsreduktion. **Beim Kaltstart eines Benzinmotors werden genau so viele Schadstoffe in die Luft geblasen, wie bei 1'000 km mit einem warmen Motor.**
- **50% der Autofahrten sind unter < 5 km.** Quellen Empa, Bafu, Bfs



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Amt für Umwelt AfU



Unser Gehör ist praktisch ununterbrochen Lärmereignissen ausgesetzt. Es ist unumstritten, dass das Lärmempfinden subjektiv ist. So kann je nach Bedingungen, unter denen uns eine „akustische Botschaft“ erreicht, diese entweder positiv (Freude, Interesse) oder negativ (Ablenkung, Störung, Unruhe) empfunden werden.

Die Auswirkungen einer mässigen Lärmbelastung auf den Menschen hängen hauptsächlich vom Geräuschpegel und der Expositionsdauer ab. Derartiger Lärm kann Ablenkung verursachen, Stressreaktionen auslösen oder Schlafstörungen zur Folge haben.

Wird das menschliche Gehör einer übermässigen Lautstärke ausgesetzt, setzt es als Reaktion vorübergehend seine Empfindlichkeit herab. Dauert die Belastung jedoch an und wiederholt sich in kurzen Zeitabständen, wird dieser Verlust an Empfindlichkeit endgültig. Eine lang dauernde übermässige Lärmexposition beschleunigt den Alterungsprozess des Gehörs und führt zu Schwerhörigkeit (Altersschwerhörigkeit).

2 Das Informationsblatt - Amt für Umwelt des Kantons Freiburg

Lärm

In der Schweiz wie in anderen europäischen Ländern sind der öffentliche und vor allem der private Verkehr für den Grossteil aller Lärmbelastung verantwortlich. Die Konzentration der Bevölkerung in den städtischen Zentren und die ständig wachsende Mobilität, die mit einer Vergrößerung des Fahrzeugparks einhergeht, haben dazu geführt, dass die Lärmbelastung ein kritisches Mass erreicht hat. **Der Strassenverkehr ist bei Weitem die grösste Lärmquelle.**

Lärmschutz und Raumplanung

Es gibt eine klare Verbindung zwischen Lärmschutz und Raumplanung. Die Ausweisung neuer Bauzonen für Gewerbe mit lärmempfindlichen Räumen in lärmempfindlichen Gebieten unterstützt den Zusammenhang der Lärmschutz-Verordnung (LSV). Je nachdem ist eine Entzerrung möglich, wenn planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen getroffen werden. In besonders heissen Fällen kann die Erzeugung nicht ohne Weiteres erfolgen. In gewissen Fällen besteht die Lösung in einer Änderung der Zweckbestimmung.

In der LSV ist festgelegt, dass die Lärmpollution Grenzwerte von der Nutzung der betroffenen Fläche – gemäss den Tätigkeiten, die erlaubt sind – abhängt. Dieses ergaben sich folgende Studien:

Haupttätigkeit	Typische Nutzung	Empfindlichkeitsstufe	Anwendbarer Immissionsgrenzwert für die lärmempfindlichen Räume* (Lärmstärke in dB)
Wohnen	Wohnzone	II	50dB
Mischnutzung	Wohn- und Gewerbezone	III	55dB
Störende Betriebe	Industriezone	IV	60/70

* Mehrere in einem oder mehreren gegenüber liegenden Zonen (Zweckbestimmung) der betroffenen Räume (z.B. Wohnzone) sind möglich. Die Lärmstärke ist in dB(A) angegeben. In besonderen Fällen kann die Erzeugung nicht ohne Weiteres erfolgen. In gewissen Fällen besteht die Lösung in einer Änderung der Zweckbestimmung.



Valtraloc im Kanton

VALTRALOC: Der gute Kompromiss

Mit der Beherrschung der Geschwindigkeit erlauben VALTRALOC-Projekte gute Kompromisse zwischen dem Strassenverkehr und dem Lebensraum innerhalb einer Ortschaft.

✓ **Für den Autofahrer** ergeben sich minimale Erhöhungen der Durchfahrtszeit – 30 zusätzliche Sekunden, um eine Ortschaft zu durchqueren, sind wahrlich nicht bedeutend!

✓ **Für die Bevölkerung** ist die Garantie einer beschränkten Geschwindigkeit und eines aufmerksamen Verhaltens der Autofahrer mit bedeutenden Vorteilen verbunden: Weniger Unfälle, weniger Lärm und weniger Angst im Lebensraum "Ortschaft".



Der Anschein einer engen Fahrbahn

- 1 – Mit dem bald geplanten Valtraloc Programm, wird Düdingen auch den aktuellen Transitverkehr massiv reduzieren können!
- 2 - Im Zusammenhang mit der strategischen Poyabrücke und seiner Transitfunktion wird dieser nicht mehr durch Düdingen führen.
- 3 - In Kombination mit Ortbusssystemen wird der eigen verursachte 70% Ortsverkehr massiv reduzieren werden.
- 4 - Somit erhalten die Dorfbewohner an der Hauptstrasse ihre Lebensqualität zurück.
- 5 - **Wichtig:** Das gleiche muss somit nachvollziehbar für die 6 Aussenquartiere in Düdingen auch gelten und ein verlagern des Orts-, und Transitverkehrs, mittels anstreben einer „sogenannten Umfahrung“ ist und war niemals zweckmässig und opportun!

Strassenbereiche als multifunktionale Räume

- Orts- und Quartierdurchfahrten sind wichtige Siedlungsräume.
- Man gestaltete früher multifunktional genutzte Ortsstrassen.
- Mit der zunehmenden Automobilisierung, der neu entstandenen Verkehrsplanung wurden aus diesen vielfältig genutzten Siedlungsräumen immer mehr monofunktionale Verkehrsachsen.
- Die Rückkehr zu einer umfassenden Planung von multifunktionalen Räumen stellt eine heute unumgängliche Notwendigkeit dar.
- Die Anforderungen an multifunktionale Nutzbarkeit und Leistungsfähigkeit der innerorts Strassen als Teil der öffentlichen Räume machen eine Neuausrichtung der Planungsansätze nötig.
- In den vergangenen Jahren sind Ortsdurchfahrten realisiert worden, mit intelligenten Verkehrs- und Betriebskonzepten, sorgfältiger Gestaltung, auch stark belastete Strassen, zurück zu multifunktionale Stadträume.
- **Öffentliche Räume sind so auszulegen, dass sie ihren motorisierten – privaten und öffentlichen Verkehr tragen und ihren übrigen Funktionen mit hoher Qualität genügen können. Dies verlangt eine Kultur der Langsamkeit und der Koexistenz im Strassenraum.**



Hauptstrasse Düdingen um 1957



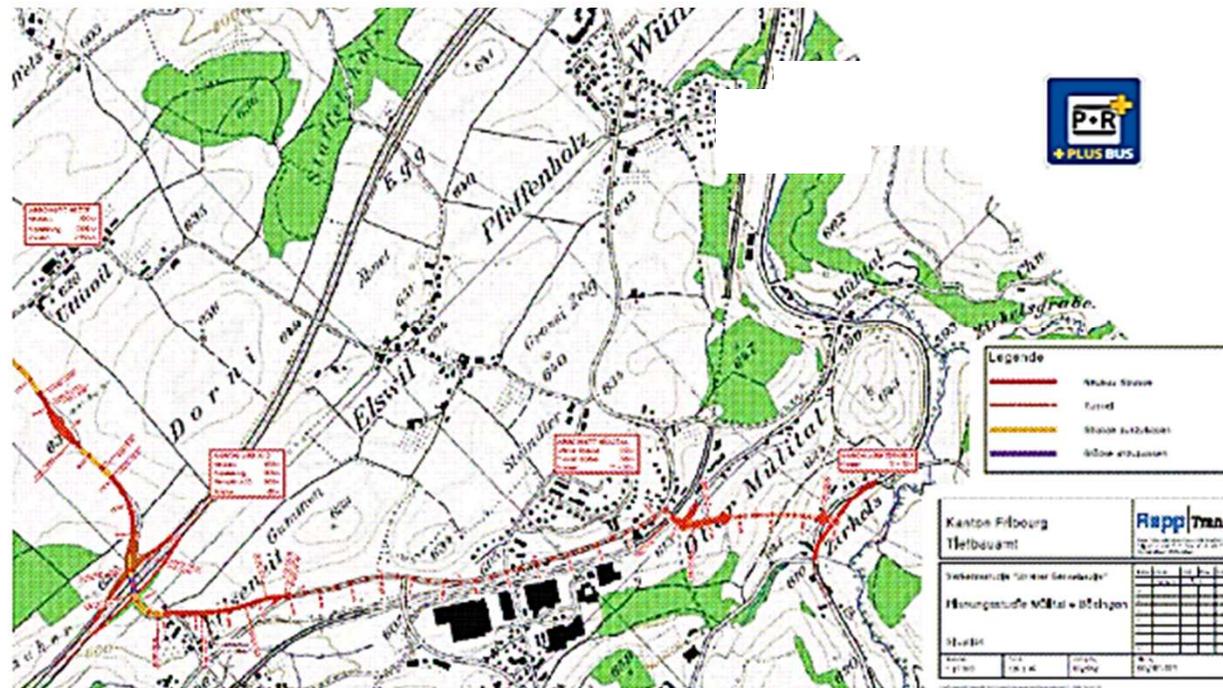
Heute Hauptstrasse Bahnhofkreisel Düdingen

In den letzten 60 Jahren wurde an der Ortsdurchfahrt Düdingen, Parkplätze, Signaltafeln, die Bahnhof- und Kirchkreisel erstellt und der Strassenbelag 2016 mit Flüsterbelag erneuert. Die Politik hat es verpasst mit den richtigen Planungsansätze eine multifunktionale Nutzbarkeit und Leistungsfähige Dorfdurchfahrt zu bewerkstelligen.

Der Autobahnanschlusses bei Friseneit

**Wurde 2018 am 21. April vom Staatsrat in den kantonalen Richtplan übernommen !
Am 7. Juli 2018 vernunftwidrig aus dem Richtplan herausgenommen?**

Das Konzept K4b wird in allen Teilzielen ausgeglichen positiv bewertet, in den Teilzielen „Qualität der Verkehrssysteme“, „Verkehrssicherheit“ und „Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ schneidet es sogar am besten von allen Konzepten ab. Es unterstützt zudem die Zuverlässigkeit im ÖV am besten und unterstützt damit Bestrebungen im Hinblick auf das Konzept ÖV-Ausbau.



Vorschlag 28. Februar 2009 RappTranz Studie Unterer Sensebezirk 2009

Bedingungen für eine Autobahnanschluss

Bemerkung: Die Bedingungen (Plan) für so einen Anschluss sind vom Bundesrat bestimmt worden: Wenn der Anschluss ein Regionales Bedürfnisse (Wirtschaftliche) darstellt, die Ausführung (Umweltschutz) ökologisch und nachhaltig sind ist, die Verkehrssituation (Verkehrssicherheit) verbessert und die Sicherheit dazu gewährleistet ist, kann hierzu die Bewilligung getätigt werden.

Die 4 Nord- Süd-Verkehrsachsen im Sensebezirk - Pendlerautofahrten



Prognose für 2030

- Grüne Achse = 6000
 - Rote Achse = 6000
 - Blaue Achse = 6000
 - Gelbe Achse = 6000
- Pendlerfahrten

Autofahrten Erwerbstätige

	Mofa Rollerfahrten	Privatauto Binnen Pendlerfahrten	Privatauto Wegpendlerfahrten	Zupendlerfahrten
Jahr 2030	2664	17600	24430	8009



Botschaft und Bemerkung von besorgten Bürger und Bürgerinnen
von Düdingen an den gesamten Generalrat von Düdingen

**Besten Dank für Ihre
geschätzte
Aufmerksamkeit**

Bemerkung: Diese Daten wurden den Medien und der Presse am 30. April 2018 mitgeteilt