

Grünes Licht für Deponieprojekt

Die Bau- und Raumplandirektion bewilligt die Erweiterung des Kiesabbaugebiets Lengi Weid in Düdingen, die Einrichtung einer Aushubdeponie und die Zufahrtsstrasse. Damit ist das vor fünf Jahren lancierte Projekt einen grossen Schritt weiter.

Imelda Ruffieux

DÜDINGEN Seit 2016 sorgt das Projekt Lengi Weid in Düdingen immer wieder für Schlagzeilen. Nun hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion alle nötigen Bewilligungen gegeben, um die geplante Kiesabbaustelle und Deponie zu realisieren. Der entsprechende Entscheid ist im aktuellen Amtsblatt publiziert. Dort steht auch, dass Gegner des Projekts nur noch mit einer Beschwerde ans Kantonsgericht opponieren können.

Deponie und Materialabbau

In der Vergangenheit hatte es immer wieder gegen einzelne Planungsschritte Einsprachen gegeben. Dies begann be-

«Es ist vorgesehen, den Strassenabschnitt im Wald ausserhalb der Betriebszeiten zu schliessen.»

Guido Balmer
Sprecher Raumplandirektion



Im Gebiet unterhalb der Waldegg-Kapelle soll die Deponie für Aushubmaterial von Baugruben entstehen.

Bild Charles Ellena/a

reits vor fünf Jahren, als die Gemeinde zusammen mit der extra zu diesem Zweck gegründeten Firma das Projekt erstmals vorstellte. Das Unternehmen, dem JPF Gravières SA und der Transportunternehmer Fernand Andrey angehören, plant zwischen Räsch und Ottisberg in Düdingen eine neue Aushubdeponie. Im Gebiet Lengi Weid und Waldegg gibt es bereits jetzt ein Kiesabbaugebiet. Doch nun soll der Abbauperimeter in mehreren Etappen erweitert werden.

Neue Strasse geplant

Das Projekt sieht auch vor, zwischen Schiffenensee und Autobahn A12 eine Aufschüt-

tung mit unverschmutztem Aushubmaterial und unbelastetem Bodenaushub, eine sogenannte Inertstoffdeponie, einzurichten. Zuerst hatten Anwohnerinnen und Anwohner ihre Befürchtungen wegen des Mehrverkehrs angemeldet. Denn für den Zugang zur neuen Deponie braucht es auch eine neue Strassenführung, für die wiederum eine Rodung nötig ist.

Diese provisorische Zufahrtsstrasse soll durchs Kiemy führen, um so die Weiler Räsch, Ottisberg und die untere Zelg zu entlasten. Die Bürger kritisierten auch, dass sich das Landschaftsbild zwischen der Parzelle unterhalb der

Waldegg-Kapelle verändern werde.

Kritik der Umweltverbände

Diese und ähnliche Argumente machten kurz darauf auch mehrere Umweltorganisationen geltend. WWF Freiburg, Pro Natura Freiburg, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und die Freiburger Sektion des VCS opponierten weniger gegen die Deponie und die Erweiterung der Materialabbauzonen, sondern vor allem gegen die neue Strasse durch die Düdinger Möser und die Zunahme des Schwerverkehrs – damals sprach man von vier zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Tag. Sie reklamierten

auch mangelnde Ausgleichsmassnahmen, fehlende Verkehrssicherheitsstudien und monierten, dass der Umweltbericht nicht vollständig sei.

Mängelliste des Kantons

Im Dezember 2018 zeigte sich auch das Bau- und Raumplanungsamt des Kantons Freiburg unzufrieden mit den für das Projekt nötigen Umzonungen und der Änderung des Planungs- und Baureglements der Gemeinde Düdingen. Die Deponie werde höher als das ursprüngliche Gelände, und das sei mit dem Landschaftsschutzperimeter nicht vereinbar. Zudem sei im Umweltver-

träglichkeitsbericht zu wenig klar aufgezeigt, wie sich die neue Zufahrtsstrasse auf die Natur auswirke. Die Bauherrschaft hatte in der Folge Mitte 2019 eine Projektänderung öffentlich aufgelegt, in der sie für die neue Strasse eine Ausweichstelle weniger vorgesehen hatte, sodass auch weniger Wald gerodet werden müsste. Zudem hat die Firma die ökologischen Kompensationsmassnahmen präzisiert.

Elf Einsprachen

Als Reaktion auf diese öffentliche Auflage hat der Verein für die optimale Verkehrserschliessung Düdingen kritisiert, dass der neue Lastwagenweg sich mit der Langsamver-

kehrachse bei der SBB-Überführung an der Zelgstrasse kreuzt. Die Strasse entspreche den Anforderungen einer optimalen Langsamverkehrachse nicht. Insgesamt gingen elf Einsprachen gegen die öffentliche Auflage ein. Die Gemeinde Düdingen hat sie geprüft, teils Einspracheverhandlungen geführt und das Dossier dann an das Bau- und Raumplanungsamt überwiesen.

Projekt wurde angepasst

Und jetzt also hat diese Direktion das Dossier als Ganzes bewilligt – Deponie, Materialabbau, Zufahrtsstrasse sowie Umzonungen. Gemäss der Antwort auf die Nachfrage der FN hat die Direktion diesen Entscheid gefällt, nachdem gewisse Projektanpassungen gemacht worden sind. «Namentlich wurde auf die ursprünglich vorgesehene fragliche Ausweichstelle im Wald verzichtet, und es wurde eine Änderung und Präzisierung der ökologischen Kompensations- und Ersatzmassnahmen und eine damit einhergehende Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts vorgenommen», schreibt der Kommunikationsbeauftragte der Direktion, Guido Balmer, auf Anfrage: «Es ist vorgesehen, den Strassenabschnitt im Wald ausserhalb der Betriebszeiten der Kiesabbaustelle zu schliessen.»

Auch seien neue ökologische Kompensationsmassnahmen projektiert worden. Dabei seien Standort und Unterhalt genau festgelegt worden. «Es wurde in diesem Rahmen auch auf einen Bitumenbelag auf den geplanten Strassenabschnitten im Wald verzichtet», heisst es in der Stellungnahme. Das Projekt sei durch alle betroffenen Amtsstellen gegangen, und es gebe keine Gründe mehr, die eine Genehmigung beziehungsweise Bewilligung des Gesamtprojekts entgegenstehen.

Berner Zustimmung und Skepsis für die Idee eines Flamatter Autobahndachs

Die Idee, auf der Flamatter Autobahn eine BLS-Werkstatt zu bauen, stösst bei den Gegnern des Berner Standorts Chliforst auf Zustimmung. Doch der Regierungsrat steht dem Plan kritisch gegenüber.

Imelda Ruffieux

FLAMATT Die BLS muss in den nächsten Jahren einen neuen Standort für den Bau einer Instandhaltungswerkstätte finden – einer Werkstatt, in der die Züge gereinigt, Reparaturen und Servicearbeiten durchgeführt werden. Das Bahnunternehmen hat vor, diesen Millionenneubau im Westen von Bern, im Gebiet Chliforst, zu realisieren. Dort gibt es aber immer mehr Opposition.

Nachdem am Montag die Region Sense und der Kanton Freiburg einen Alternativstandort ins Spiel gebracht haben, erhält diese Idee nun aus dem Lager der Chliforst-Geg-

ner Zuspruch. «Der Standort Flamatt muss seriös geprüft werden», heisst es in einer Medienmitteilung der Interessengemeinschaft Riedbach.

Die IG hat sich vor einigen Jahren gegründet, um geeint gegen den Standort Chliforst zu kämpfen. Sie schreibt, dass mit dem Freiburger Projekt gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden könnten: den Autobahnlärm eindämmen, Arbeitsplätze schaffen und Kulturland einsparen.

Freiburg gehe mit gutem Beispiel voran

Dass die Freiburger die Initiative ergriffen haben und selbst eine Machbarkeitsstudie ausarbeiten lassen, sei ein gutes Beispiel, zumal gar der höchste Freiburger Regierungsvertreter, Jean-François Steiert, bei der Präsentation des Projekts dabei war. «Die BLS und der Kanton Bern müssen nun reagieren und Chliforst vergessen», fordert die IG

Riedbach in ihrer Mitteilung. «Was schon 2015 ein Irrsinn war, ist 2021 noch undenkbarer geworden: Warum wertvolles Kulturland überbauen und Naherholungsgebiete der Stadt Bern zubetonieren, wenn Al-

«Die BLS und der Kanton Bern müssen nun reagieren und den Standort Chliforst vergessen.»

IG Riedbach

ternativen vorhanden sind?», fragt die IG weiter und bedauert, dass die BLS nicht offen für Alternativvorschläge ist und alle Ideen bisher immer verworfen hat, «und stur in Richtung Bern-West weiterplant». Diese Haltung widerspreche dem angeblich so ökologischen Transportmittel Eisenbahn. Die IG kritisiert in der gleichen Mitteilung den Berner Regie-

ratsrat. Er weise Vorstösse von Grossräten zurück und lasse der BLS – wie schon bei der Subventionsaffäre – freie Hand.

Der Widerstand in Bern werde grösser

Die Gruppe erinnert aber daran, dass die Gegnerschaft gegen die geplante Werkstätte im Chliforst immer grösser wird. «Der Kampf dagegen wird lang und hart, und wir sind überzeugt, dass wir ihn gewinnen.» Die BLS sei deshalb gut beraten, einen Standort zu evaluieren, der von der Bevölkerung akzeptiert wird. Im ländlichen Westen der Stadt Bern sei das nicht der Fall. Die Zeit sei reif, dass die involvierten Unternehmen und Ämter nun Verantwortung übernehmen und das Projekt auf der grünen Wiese beerdigen. «Der Standort Flamatt muss überprüft werden, und die BLS sollte alles daran setzen, dass dieser auch realisiert werden kann.»

Berner Regierungsrat

«Der Standort Flamatt wurde damals geprüft»

Auch der Berner SVP-Regierungsrat Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor, meldet sich als Reaktion auf den FN-Artikel über die Idee eines Autobahndachs in Flamatt. Er begrüsse, dass diese Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wird, schreibt er in seiner E-Mail. Doch er erinnert auch daran, dass die unabhängige Begleitgruppe bereits 2015/16 den Standort Flamatt überprüft habe. Das beauftragte Ingenieurbüro habe damals dargelegt, dass mehrere Dinge gegen diesen Standort sprechen. Zum einen der Platz, das Trasse sei zu schmal für eine Werkstätte. Dann sei der Anschluss ans Streckengleis zu schwierig, und schliesslich sei die nötige Überdachung der

Autobahn teuer. «Salopp gesprochen, kann man die Überdachung auch mit einer Brücke vergleichen: Zuerst müssen Sie über die Autobahn eine mächtig starke Brücke bauen, auf welcher dann noch eine Bahnwerkstatt gestellt wird, in welcher tonnenschwere Züge gewartet werden. Das ist ganz bestimmt eine eher teure Lösung», schreibt Regierungsrat Christoph Neuhaus. Die Begleitgruppe habe deshalb diese Variante nicht weiterverfolgt und den zuständigen Freiburger Staatsrat Maurice Ropraz im September 2016 darüber orientiert. «Wenn aber die Machbarkeitsstudie etwas Besseres hervorbringt als alles bisher Geprüfte, würde mich das natürlich freuen.» im