

Beilagen: Fakten zu der Umfahrungsstrasse von Düdingen:

Faktum 1

Das Bundesamt für Raumplanung ARE hat am 12. Dezember 2008 mittels seiner Analyse und Befunden bekundet, **dass das Amt, die Umfahrung von Düdingen nicht unterstützen kann und somit dem Projekt die Mitfinanzierung verweigert, mangels Kosten/Nutzenverhältnis und Ineffizienz des Projektes!** Das das Projekt verhält sich sogar Konträr zu den Agglomerationsrichtlinien! (Quelle ARE)

Das ist ein massives unmissverständliches Signal, dass hier am falschen Projekt gearbeitet wird.

Auszug:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
D07	Contournement de Düdingen	63	A → C	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 : <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 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.

Übersetzung:

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.

Faktum 2: Unabhängig davon, stellten die Agglomerationsexperten am 03. Dezember 2010 (Anhang) fest, dass sich die Umfahrung Düdingen widersprüchlich zu den Zielen der Agglomeration verhalten würde und diese den Richtlinien nicht entspricht und stufen dieses Vorhaben nachvollziehbar auf Priorität C zurück.

Zitat:

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.

(Quelle: Agglomeration Expertenbericht 03. Dezember 2010)

Faktum 3: Der Kanton Freiburg machte in einer Untersuchung vom 24. Mai 2012 auf das Investitionsvolumen aufmerksam und dies wird mit 156 - 230 Mio. + 20% = 276 Mio. ausgewiesen. Diese Summe ist 350 % höher und 2.5- bis 3.5-mal teurer als geplant! Die Planungssicherheit und die Kostenzuverlässigkeit werden in keiner Weise erfüllt und gewährleistet. **Zudem führten die Plankosten von 79 Mio. zu einer ungerechtfertigte Begünstigung der Umfahrung von Düdingen!**

DONNERSTAG, 24. MAI 2012

Nr. 120

Die Umfahrung von Düdingen würde 156 bis 230 Millionen Franken kosten

Der Kanton hat gestern **zwei Varianten** für die Umfahrung Düdingens präsentiert. Ob die Strasse auch wirklich gebaut wird, ist noch unklar.

FREIBURG 156 oder 230 Millionen Franken würde die geplante Umfahrungsstrasse von Düdingen gemäss Vorstudien kosten. Bei der teureren Variante würden 1,5 von 3,5 Kilometern unterirdisch geführt, bei der billigeren Variante gut 700 Meter. Beide Varianten folgen derselben Trasse. Dies hat Staatsrat Maurice Ropraz gestern Mittwoch bekannt gegeben. Vor der Realisierung der Strasse liegt jedoch noch ein langer Weg. Ropraz konnte nicht mit Sicherheit sagen, ob die Strasse überhaupt gebaut wird. Der Kanton Freiburg müsste nämlich tief in die Tasche greifen – Bundessubventionen sind heute keine in Sicht. ak

Berichte und Kommentar Seite 3



Bei der einen Variante führt die Umfahrungsstrasse unter der Autobahn A12 durch, bei der anderen geht sie darüber.

Bild Charles Ellena

Faktum 4:

Am 18. April 2013 stufte der Kanton Freiburg dieses Vorprojekt Umfahrung begründeterweise auf Platz 14 ein und in die Kategorie III von insgesamt 26 geprüften Umfahrungsstrassen des Kantons ein. (Beilage)

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, Prez-vers-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**

2 tagesthema

Donnerstag, 18. April 2013
Freiburger Nachrichten

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 Bas- 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 ausgesetzt wurde.

Ropraz ist sich bewusst, dass die Ergebnisse der Studie nun für Übernachung und auch Entlastung in gewissen Regionen sorgen werden. Er betont aber, dass die Studie ein objektives Instrument darstellt, dank dem auf wissenschaftlicher Basis Projekte miteinander verglichen werden können. Oberstes Ziel der Studie sei Transparenz.

Wirksamkeit geprüft
In einem ersten Schritt hat die Studie nur die Wirksamkeit der Projekte beurteilt. Hauptkriterien waren die Nutzen für die Strassenbenutzer, die Verkehrssicherheit, Auswirkungen auf die Umwelt und die Ressourcennutzung, die Lebensqualität und die Folgen für die Wirtschaftsstruktur. 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 überraschend.

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



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

der Liste erscheinen würden. Dazu gibt es Erklärungen. Genes Michel Tille, Chef der Mobilitäts- und Raumstrukturen, sprechen die Umwelteinwirkungen gegen die beiden Dindinger 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
Genes Staatsrat Ropraz wird das Projekt Birch-Laggeld ebenfalls eine Verbesserung bringen. Er weist 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 Grossrat einen Vorschlag zu unterbreiten. «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 begreifen 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. Genes Tille entfallen von 12000 Fahrzeugen auf der Murtenstrasse nur 2000 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 der er sich stellen kann.»

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-

KOMMENTAR



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 Unzufriedenheiten lautstark zu Wort melden. Die Bas- und Raumplanungsdirektion hat sich für die Studie drei Jahre Zeit gelassen. Entstanden ist ein Werk, das sich nicht 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 Kostenfiguren in der Studie bewusst an zweiter Stelle. Die Realisierung einer Umfahrung wird jeweils davon abhängig, welche finanziellen Mittel der Staat zur Verfügung stellen kann. Dies kann 2030 ganz anders aussehen als 2016. Ganz ausser Acht 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.

Urs Haenni

Faktum 5:

Richtig erkannt ist, dass die Birch-Luggiwil Verbindungsstrasse die Verkehrssituation im Ortszentrum nicht entschärfen wird und diese keine Lösung für den oberen Sensebezirk darstellen wird!

Um den heute seltenen und zukünftig spärlichen Rückstau in Düdingen auf der A12 Autobahn aus der Richtung Bern zu beheben, braucht es nur eine simple verkehrstechnische Massnahme:



Birch – Luggiwil Die ökologisch Variante



Die Murtenstrasse bedient die Industrie Sika und ist eine Zubringerstrasse für das Riedli-, Brugeraquartier !



● 4 Kreisel geplant

Das Projekt umfasst zwei Kreisel in der Nähe des Autobahnan-schlusses, die eigentliche Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil, einschließlich einer rund 100 m langen Brücke über das Tälchen des Luggiwilbachs, sowie einen Kreisel, der den Anschluss an die Kantonsstrasse Murten-Düdingen unterhalb Luggiwil ermöglicht.

Quelle: Gemeinde Düdingen

Neue Birch – Luggiwil Straße? Eine Doppelspurigkeit und ein Ressourcenverbrauch ist hier klar vorhanden! Der Kreisel Sika wird entlastet durch die Poyabrücke, Valtraloc, Ortsbus u.s.w


Birch II
Einfache Ein und Ausfahrt für das Industriequartier 40 km/h
Inklusive Lärmschutzwände!

M: 1:15000
Quadrat = 500 Meter

Faktum 6:

Der massive Ressourcenverschleiss von 87'000 m2 für die geplante Umfahrung in Düdingen und der Birch –Luggiwilstrasse ist heutzutage nicht mehr opportun und erwünscht. **Dass hat auch die Eidgenössischen Abstimmung vom 3. März 2013 bekundeten, die mit 62,9% vom Kanton Freiburg/Fribourg und vom Schweizervolk angenommen wurde!**

Ressourcenverbrauch Umfahrung - Birch – Luggiwil

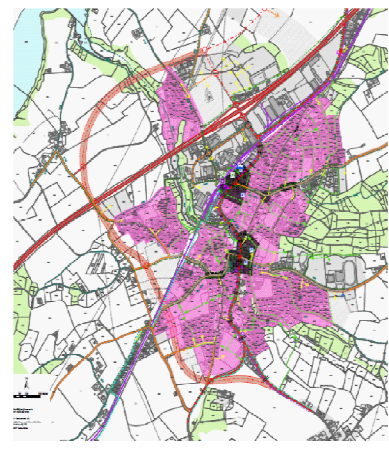


Freiburg ist bereit, die **Raumplanung** im Kanton strenger zu regeln. Der Ja-Anteil beträgt 63 Prozent.

Eidg. Abstimmung
3 März 2013

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

Abstimmungen Sensebezirk	Abzocker- Initiative		Raumplanungs- gesetz		Familien- artikel	
	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Alterswil	478	198	426	246	332	347
Dösingen	766	374	796	341	607	531
Brünisried	139	71	117	94	73	135
Düdingen	1636	758	1354	1079	1308	1098
Ciffers	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	60	100	153	86	177
Rechthalten	229	113	211	133	165	179
Schmitthen	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
Tentlingen	241	108	214	129	168	172
Überstorf	569	235	492	296	366	423
Wünnewil-Fiamatt	1023	410	982	442	744	682
Zumholz	96	42	71	65	51	86
Total	9039	3843	8089	4836	6357	6625
Jaun	131	68	98	102	63	138




Quelle: Leitbild Gemeinde Düdingen Siedlungsentwicklung 2020

Faktum 7: Stellungnahme vom 28. Juni 2013 (2196.2.125) vom Bundesamt für Raumplanung ARE. Das Projekt wird nachvollziehbar auf C zurückgestuft und man enthält sich einer Mitfinanzierung und die Begründungen sind dargelegt:

- **Das Kosten Nutzen-Verhältnis: Unzureichend, nicht gegeben und der Grad/Plan ist nicht ausgereift.**
Es handelt sich hier um eine neue Verbindungsstrasse Birch – Luggiwil die Finanzierung ist zudem nicht gesichert.
Diese Infrastruktur steht ausser dem in seinem Streckenverlauf im Konflikt der Biodiversität. (Beilage Faktum 7; Original Text französisch).

Résultat évaluation

- Mesures A du PA2 déclassées par la Confédération



Code APE	N° PA	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PP	Explications
A – B				
2196.2.010	12.3	Aménagement de l'ouvrage au la vallée de Villars sur-Gâne	1.22	Rapport coût-utile : suffisant La Confédération soutient cette mesure, mais étant donné son caractère monumental, son efficacité n'est pas suffisante pour être classée à l'annexe A.
2196.2.005	41.8	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de chemins cyclables aux arêtes	3.15	Pas prévu à être classés et transférés à l'annexe A. La Confédération soutient cette mesure, mais son degré de maturité est jugé insuffisant puisque ni l'itinéraire de la ligne de bus n°7 ni l'impact de franchissement pour la mobilité douce ne sont encore définis.
2196.2.005	41.17	Aménagement d'un passage sécurisés TP et MC pour le franchissement de la route de Courson (Dort verte)	4.28	Rapport coût-utile : suffisant La Confédération reconnaît le nécessité d'agir pour assurer le franchissement de la route de Courson pour les bus et la mobilité douce, mais d'autres options présentant une efficacité plus grande doivent être envisagées.
A – C				
2196.2.125	43.05	Mesure d'accompagnement à la liaison Berle-Luggwil, réaménagement de la Mülhenswiese et du carrefour avec la route cantonale	0.50	Rapport coût-utile : insuffisant et degré de maturité : insuffisant. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement à la nouvelle liaison Luggwil-Berle dont le franchissement n'est pas assuré. Cette infrastructure est également en conflit avec un oulier biologique.

Faktum 8: Das Jahrhundertprojekt, die Poyabrücke, wird ab 2014 in nur 3.6 bis 4.5 km Distanz zu Düdingen (dito Umfahrung), verkehrstechnisch mit ihrem Transittunnelsystem (wie der Wankdorfkreisel bei Bern), den ganzen Transitären Durchgangsverkehr vom mittleren und oberen Sensebezirk übernehmen. **Kein Fahrzeug oder LKW wird vom Oberland her gezwungen sein, durch Düdingen fahren zu müssen!**



Sensebezirk - Freiburg Poyabrücke



VERBINDET / VERKNÜPFT / VISIONÄR

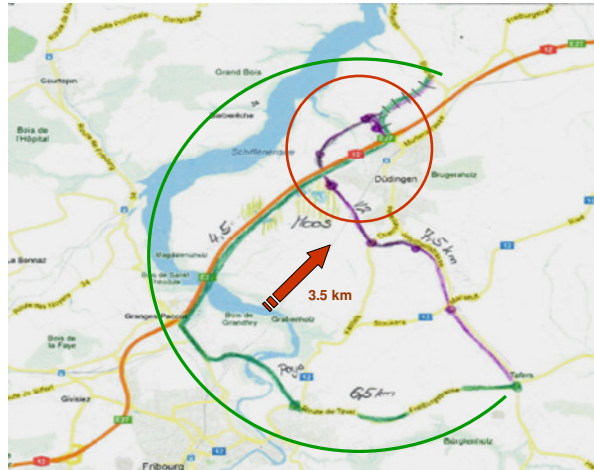
Faktum 9: Wir erhalten automatisch mit der bestehenden Autobahn A12 und der Poyabrücke und ihrem Transittunnelsystem, dann eine resultierende und „kostenlose Umfahrung“ von Düdingen! Was verkehrstechnisch absolut planrichtig ist. (Beilage Befund 11)



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



- Die Doppelspurigkeit
 - Die resultierende automatische Umfahrung
- Distanz und „dito“ Umfahrungsstrasse 3.5 km



Quelle: Analyse Bund 2009 und Agglomeration 2010

Faktum 10: Mit dem Valtraloc Konzept an der Hauptstrasse in Düdingen, dass mit der Stellungnahme vom 28. Juni 2013 vom Bundesamt für Raumplanung mit 0.99 Mio. (2196.2118) bewilligt und mitfinanziert wird, wird der interne Binnenverkehr und der aktuelle Durchgangsverkehr solid reduziert und geregelt werden.



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 – 90 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".

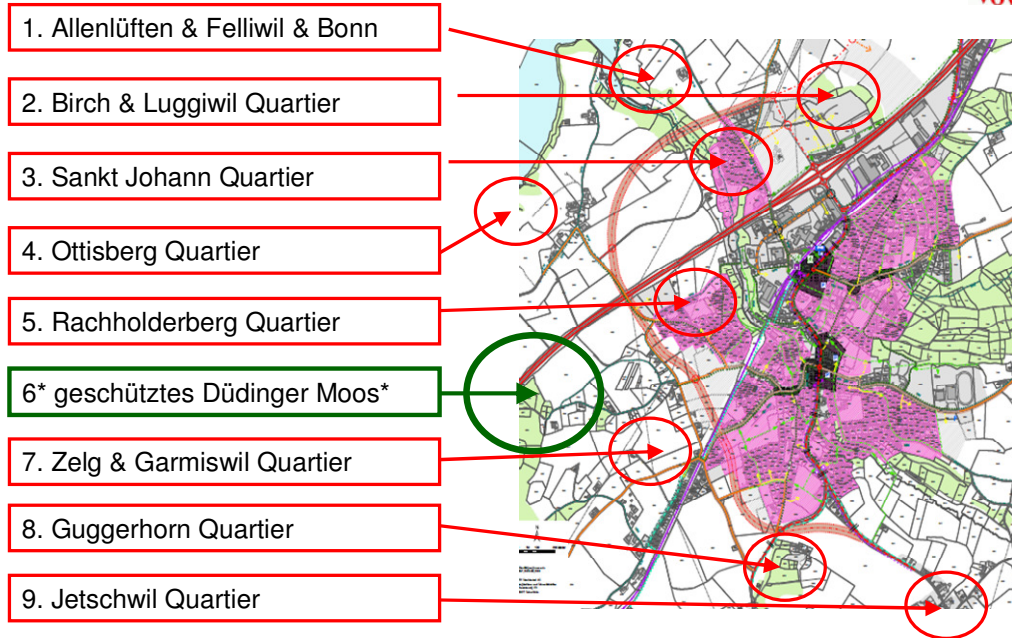


Der Anschein einer engen Fahrbahn

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

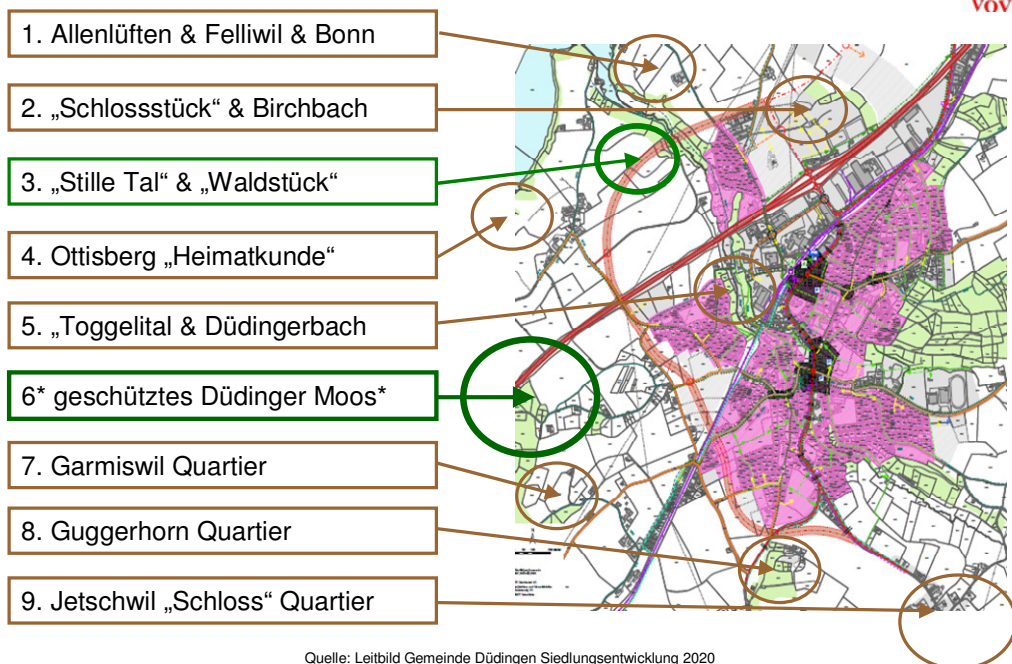
Faktum 11: Dass gleiche dürfen die bestehenden 6 Aussenquartiere in Düdingen auch erwarten, was aber mit der Umfahrungsstrassenidee dann für immer vereitelt und unwiederbringlich zerstört sein wird!

9. Die belasteten Aussenquartier von Düdingen



Quelle: Leitbild Gemeinde Düdingen Siedlungsentwicklung 2020

9. Belasteten Naherholungsgebiete von Düdingen



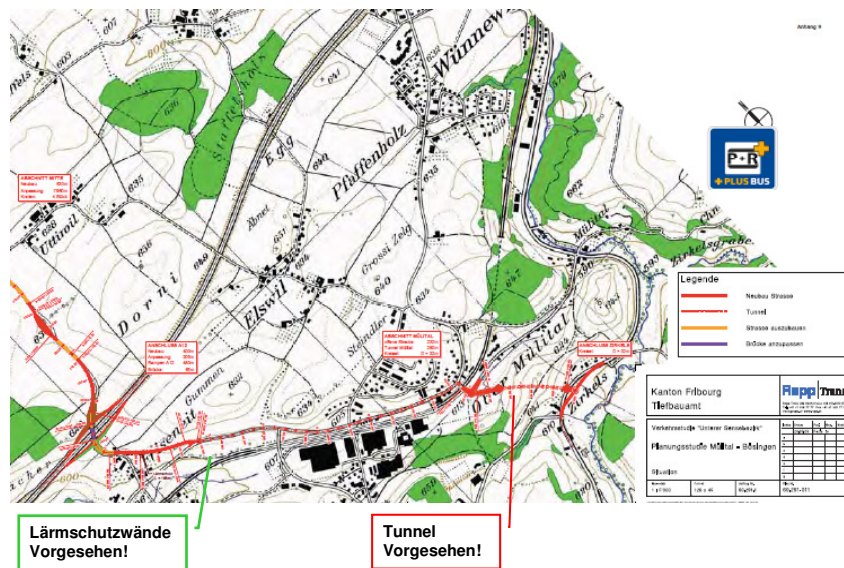
Quelle: Leitbild Gemeinde Düdingen Siedlungsentwicklung 2020

Faktum 12: Es bringt Düdingen und den Sensebezirk nicht weiter, wenn man gutgemeint ein „altes Pfand aus den 70 Jahren, einfach heute mal baut, wie die Birch-Luggiwil Strasse und damit die drastischen Fehlentscheide wiederholt, wie damals die Autobahnausfahrt in Düdingen, anstelle in Fillisdorf – Friseneit zu bauen und wiederum den Sensebezirk für Jahrzehnte um seine korrekte, nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrslösung bringt!

Friseneit: Die innovative ökologische und nachhaltige Sensebezirkslösung für die nächsten Generationen Tunnellösung und Lärmschutzwände sind eingeplant!



Friseneit praktisch kein Ressourcen Verbrauch



60.291.0/ 28. Februar 2009 Rapp Tranz Studie Sensebezirk 2009

Bewilligungskriterien für Autobahnanschlüsse

- Antwort des Bundesrates vom 28.08.1996**
1. Die Bewilligung zum Bau von neuen Autobahnanschlüssen wird in erster Linie aufgrund des Ergebnisses der Verkehrsuntersuchungen erteilt. Eindeutige und allgemeingültige Kriterien bestehen dabei nicht, da die verkehrsmässigen, topographischen und wirtschaftlichen Bedingungen je nach Situation sehr stark variieren.
 2. Bei der Beurteilung einer Verlagerung des nationalen und internationalen Schwerverkehrs auf die Nationalstrassen werden sowohl die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt als auch den Fragen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes die nötige Beachtung geschenkt.
 3. Der Bundesrat wird aber seine bisherige Praxis bezüglich der Bewilligung von neuen Autobahnanschlüssen umfassend überprüfen. Anlass dazu geben - abgesehen von diesem Vorstoss und einem entsprechenden Postulat von Nationalrat Theiler - zahlreiche Gesuche von Kantonen, die den Bau von solchen Anschlüssen fordern. Dem Ergebnis dieser Überprüfung soll hier nicht vorgegriffen werden. Festzuhalten ist aber, dass im schweizerischen National- und Expressstrassennetz im Mittel alle drei Kilometer ein Anschluss besteht und die Schweiz damit bereits heute eine der grössten Autobahnanschlussdichten der Welt aufweist.

Faktum 13:

Auszug:

Freiburger Nachrichten: Freitag 4. Mai 2012, See

Keine Seelandtangente

Der Bau der Seelandtangente ist laut dem Gemeinderat Fräschels illusorisch. Realistisch sei die Umfahrung Kerzers.

Fräschels Ammann Peter Hauser informierte am Mittwoch an der Gemeindeversammlung in Fräschels über die Seelandtangente. Ein Treffen mit Vertretern des Kantons Bern und den betroffenen Gemeinden habe gezeigt, dass der Bau dieser vor Jahrzehnten geplanten Umfahrungsstrasse zwischen Kerzers und Aarberg äusserst unwahrscheinlich sei. «Bei der letzten Verkehrsmessung wurden 5'000 Fahrzeuge pro Tag gemessen.

Laut den Verantwortlichen des Kantons Bern hätte die Strasse auch bei 20'000 Fahrzeugen noch immer keine Priorität», so Hauser. Wahrscheinlicher sei die mit dem möglichen Kiesabbau verknüpfte Umfahrung Kerzers (die FN berichteten).

Faktum 14 (FN 13 Dezember 2013)

Im Birch Platz schaffen für lokale Gewerbebetriebe

In der Düdinger Arbeitszone Birch 1 soll entgegen der ursprünglichen Pläne auch dem einheimischen Gewerbe Land zur Verfügung gestellt werden.

DÜDINGEN Als Arbeitszone von kantonaler Bedeutung ist das Gebiet Birch unterhalb des Sportplatzes Birchhölzli in Düdinger Firmen mit einer grossen Wertschöpfung vorbehalten. Es sollen möglichst viele Arbeitsplätze entstehen. Eine 28000 Quadratmeter grosse und voll erschlossene Parzelle wartet beispielsweise seit zwei Jahren darauf, bebaut zu werden. Noch ist der dicke Fisch der Wirtschaftsförderung und der Gemeinde nicht ins Netz gegangen. Gleichzeitig haben Firmen aus dem Dorf Kern mehrfach bekräftigt, dass sie wegen Platzmangels aussiedeln möchten. Nun will der Gemeinderat versuchen, dem einheimischen Gewerbe im

Gebiet Birch 1 Land zur Verfügung zu stellen, wie Ammann Kuno Philipona am Montag an der Gemeindeversammlung erklärte. Dafür wäre eigentlich das Gebiet Birch 2 vorgesehen gewesen. Dessen Erschliessung ist aber Zukunftsmusik. Genaueres könne er noch nicht dazu sagen, da die neuen Pläne für Birch 1 mit den kantonalen Instanzen noch nicht abgesprochen seien, sagt Philipona auf Anfrage.

Für den Präsidenten des Gewerbevereins ist dies eine gute Nachricht: «Wir und wohl auch der Gemeinderat würden es bedauern, sähen sich die Unternehmen anderweitig um. Wir müssen pragmatische Lösungen finden», sagt Patrik Schaller. Der Gewerbeverein habe bereits bei der Ortsplanungsrevision auf diese Option hingewiesen. Er begrüsse es zudem, dass der Gemeinderat das Gebiet Obereinschlag nicht mehr als zukünftige Gewerbezone vorsehe. ak

Faktum 15 (FN 28. Februar 2014)

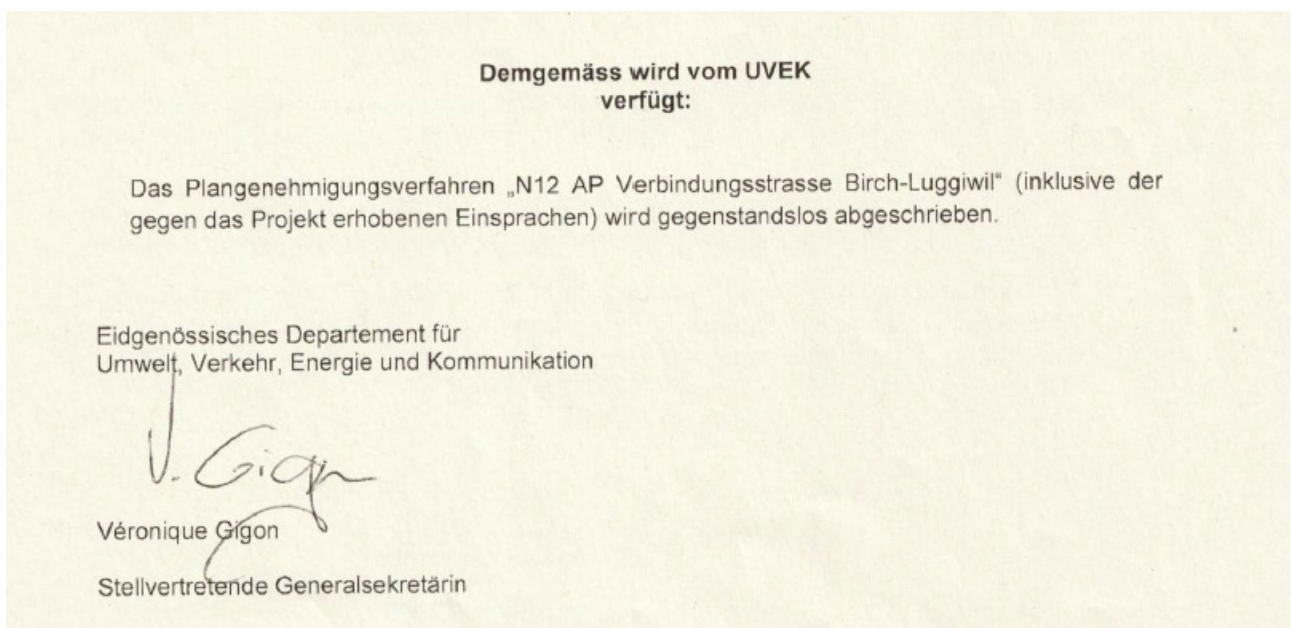
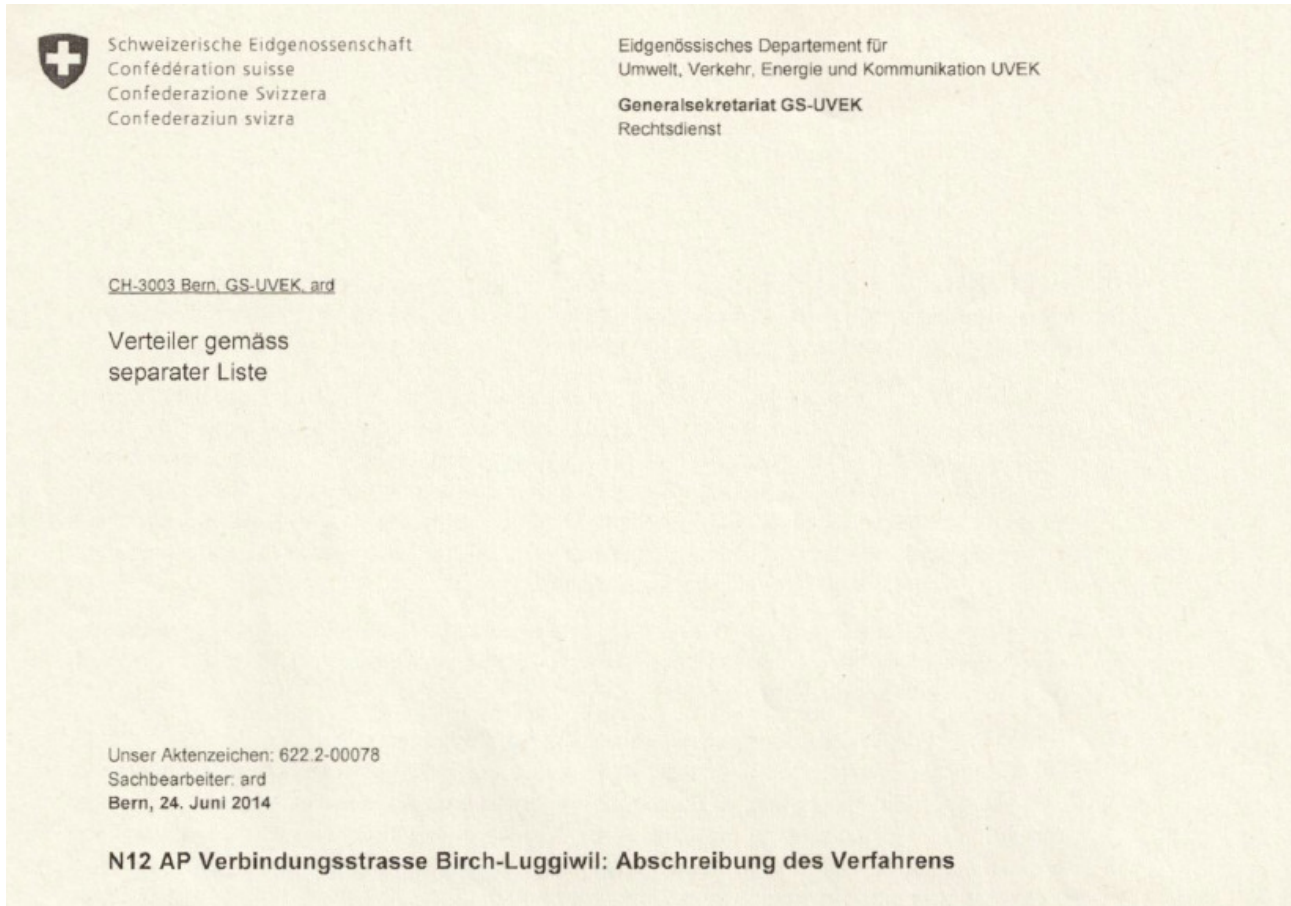
Und die Umfahrung?

Für den Weiler Luggiwil wirke sich die Strasse positiv aus, da der rege Schleichverkehr zurückgehen werde, sagt Kuno Philipona. Auf die Ortsdurchfahrt hat die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil jedoch praktisch keinen Einfluss, erklärt Olivier Floc'hic. Dies würden Verkehrsstudien zeigen. Für den Syndic ist deshalb unbestritten, dass Düdinger eine Umfahrungsstrasse braucht und dass die Verbindungsstrasse der erste Teil der Umfahrung ist. Für Olivier Floc'hic hingegen sind Birch-Luggiwil und die Umfahrungsstrasse zwei unterschiedliche Paar Schuhe. «Sie haben keinen unmittelbaren Einfluss aufeinander.»

Wie der Staatsrat bereits im November kommunizierte, soll die Planung der Umfahrungsstrasse erst nach Eröffnung der Poyabrücke und der Fertigstellung der Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil weitergehen. Für Maurice Ropraz steht hingegen fest, dass die Umfahrung ohne Birch-Luggiwil unmöglich realisiert werden könnte.

Faktum 16: Haupt - Auszug aus dem 2 Seiten Dokument. (Sie haben die Originale vom UVEK erhalten)

N12 AP Verbindungsstrasse Birch – Luggiwil gegenstandlose Abschreibung des Verfahrens



Strassenprojekte: Umfahrung Givisiez steht auf der besten Startposition

Neun **Projekte** für Umfahrungsstrassen will der Kanton näher prüfen. Givisiez kann als erstes auf eine Realisierung hoffen.

FREIBURG Von 26 Projekten für Umfahrungsstrassen, die in Freiburg je einmal im Raum standen, haben neun Chancen auf eine mittelfristige Realisierung. Der Staatsrat hat entschieden, für sie Planungsstudien in Auftrag zu geben. Er will auf dieser Basis Prioritäten setzen. Am schnellsten dürfte der Bahnübergang Givisiez dank einer Brücke aufgehoben werden: Der Grosse Rat hat dazu einen Studienkredit genehmigt. Auch Courtepin, Salvenach und Burg-Löwenberg haben Chancen auf eine Umfahrung. Düdingen und Kerzers müssen hingegen weiterhin zuwarten.

uh
Bericht Seite 3



Mit einer Brücke über die Bahnlinie zum Industriequartier soll das Nadelöhr beim Bahnübergang Givisiez verschwinden.

Bild Aldo Ehrens

Dienstag, 27. Mai 2014
Freiburger Nachrichten

schwerpunkt | 3

Jetzt beginnt die Zeit der Planer

Der Staatsrat übergibt die Projekte für den Bau von **Umfahrungsstrassen** in die Hände der Ingenieure. Für neun Vorhaben mit den besten Kosten-Nutzen-Verhältnissen entstehen Planungsstudien. Givisiez hat die Nase vorne, auch für Salvenach-Burg-Löwenberg sieht es gut aus.

URS HAENNI

Der Kanton Freiburg will noch in diesem Jahr die Planungsstudien für Umfahrungsstrassenprojekte in Angriff nehmen, welche aus einer Gesamtanalyse mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis hervorgegangen waren.

Neun Projekte sind in einer Evaluation vor einem Jahr in die Kategorie 1 eingeteilt worden. Von 26 Ideen versprechen sie bei einem Zeithorizont bis 2030 den grössten Effekt im Verhältnis zum Aufwand. Planungsstudien sollen nun helfen, Prioritäten zu setzen (die FN berichteten).

Wie Bauinspektor Maurice Ropraz gestern an einer Pressekonferenz orientierte, hat der Staatsrat die Erkenntnisse aus der Gesamtanalyse genehmigt und entschieden, dass die aussichtsreichsten Projekte vorangetrieben werden sollen. Dabei will der Kanton auch den Dialog mit den betroffenen Gemeinden suchen.

Kein Bau vor 2016

«In der Finanzplanung 2016 ist noch kein Geld für diese Umfahrungsstrassen vorgesehen, aber wir können mit der Planung voranschreiten, da diese sowieso Zeit benötigt», so Ropraz. «Dank der Planungsstudien können wir die Projekte nach Priorität einordnen; danach braucht es zur Realisierung politische Entscheidung.» Martin Tinguely, Vorsteher des Amts für Mobilität, bezifferte die Kosten pro Planungsstudie auf rund 100 000 Franken.

Alle anderen, nicht berücksichtigten Projekte, so auch die Umfahrungsstrassen für Düdingen und Kerzers (siehe Kasten), haben frühestens 2016 die Chance, wieder neu evaluiert zu werden.



Die Umfahrungsstrasse von Salvenach soll zwischen der Bahnlinie und dem Wilerholz (hinten rechts) verlaufen.

Bild Aldo Ehrens

Am weitesten fortgeschritten ist gemäss Sektionschef Micaël Tille die Aufhebung des **Bahnübergangs in Givisiez**. Der Grosse Rat hat dazu bereits ein Kreditgesuch für eine Vorstudie genehmigt, welche beim Tiefbauamt bereits angefallen ist. Die Priorität dieses Projekts muss gar nicht mehr beurteilt werden. Zur Behebung dieses bestehenden Verkehrspasses entsteht rund 700 Meter westlich des Bahnübergangs eine Brücke über die Bahnlinie und somit eine Verbindung bis zur Jo-Siffert-Strasse.

Im Seebezirk sollen gleich drei Umfahrungsprojekte eingehender studiert werden. Die Umfahrung von **Salvenach** soll bei der Gewerbezone Pra Rond in Cressier von der bestehenden Hauptstrasse abzweigen und erst bei der grossen Kurve unterhalb von Burg wieder Anschluss an die Kantonsstrasse finden. Ab diesem Punkt würde dann gleich die Umfahrungsstrasse **Burg-Löwenberg** entlang des A-1-Trassees bis zum Löwenbergkreisel führen. Schliesslich wird ebenfalls eine Planungs-

studie für die Umfahrung von **Courtepin** westlich der Micarna in Angriff genommen. Bei allen drei Umfahrungsprojekten im Seebezirk will sich der Kanton noch im ersten Halbjahr 2014 mit den jeweiligen Gemeinden austauschen. **Belfaux** ist mit einem ambitionierten Projekt im Rennen. Die Umfahrungsstrasse um das Dorzentrum herum soll auf der Anhöhe Château du Bois abzweigen, beim Boxal-Areal die Bahnlinie überqueren und dann wieder in die Strasse Richtung Givisiez

münden. Gemäss Tille ist da die Planung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde bereits angelaufen.

Ebenfalls eine Planungsstudie wird für eine neue Strasse **Pensier-Granges-Paccot** in Auftrag gegeben, welche die vom Murtenlauf her bekannte Steigung von La Sonnaz umgeht und ab der ARA Pensier direkter dem Schiffensee entlang führen sollte.

Schliesslich wird auch die Umfahrung von **Neyruz** näher geprüft. Das Projekt wurde den Gemeindebürgern bereits im

Verkehr: Düdingen und Kerzers warten ab

K einen neuen Beschheid konnte Staatsrat Maurice Ropraz an der gestrigen Pressekonferenz Düdingen und Kerzers geben. Beide Gemeinden hatten sich aufgrund des starken Durchgangsverkehrs Hoffnungen auf eine Umfahrungsstrasse gemacht, wurden aber vor einem Jahr enttäuscht, als ihre Wünsche nicht oberste Priorität erhielten. Ropraz betonte, dass sich im Fall von Düdingen der Kanton, die Gemeinde und die Region Sense im November geeinigt hatten abzuwarten, wie sich die Poyabrücke und die Verbindungsstrasse Birch-Lugggwil auf den Verkehrsfluss auswirken werden. Im Fall von Kerzers sagte Ropraz, dass erst analysiert wird, wie sich der Bahnübergang auf das Staataufkommen bei der Murtenstrasse auswirkt. Ausserdem sollen Anreize geschaffen werden, dass Automobilisten vermehrt die Autostrasse und die Moosgasse benützen. uh

November präsentiert; das Interesse der Gemeinde ist offensichtlich.

Unklar ist, wie es mit einer Umfahrung von **Romont** weitergeht. Da hatte der Kanton ursprünglich eine Umfahrung im Norden der Stadt prüfen wollen. Nun will die Gemeinde aufgrund anderer Projekte auf diesem Trasse lieber eine Umfahrung Süd. Diese muss wieder auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft werden, bevor der Kanton sich für oder gegen eine Planungsstudie entscheidet.

Faktum 18: Gelplante Kosten - Anteile an der Birch – Luggiwilstrasse in Düdingen und die pro Kopf Verschuldung von Düdingen

Astra (Bund)	75 %	23.2 Mio.!
Kanton (FR)	11,6%	3.6 Mio.!
Gemeinde (Düdingen)	13.4%	4.2 Mio.!

2 | schwerpunkt

Donnerstag, 25. April 2013
Freiburger Nachrichten

KARIN AEBISCHER

Seit der Bund das Projekt Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil 2008 übernommen hat, ist dieses nicht gross vorwärtsgekommen. Das Bundesamt für Strassen (Astra) brachte den Kanton als zusätzlichen Geldgeber ins Spiel und der Kostenverteiler wurde neu verhandelt (die FN berichteten). Heute steht fest, dass sich der Bund an den Gesamtkosten von rund 31 Millionen Franken (Genauigkeit ±10 Prozent) zu 75 Prozent mit rund 23,2 Millionen Franken beteiligt. Die Gemeinde Düdingen bezahlt 13,4 Prozent, was circa 4,2 Millionen Franken ausmacht, der Kanton 11,6 Prozent, das sind rund 3,6 Millionen Franken. Wie der Staatsrat gestern mitteilte, will der Bund das Projekt im Herbst öffentlich auflegen. Gehen keine Einsprachen ein, fahren 2016 die Bagger auf.



Wer in Düdingen – von Bern her kommend – die Autobahn verlässt und in Richtung Gurmels oder Böisingen fährt, könnte mit der geplanten Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil den Umweg über den Sika-Kreisel vermeiden. Bild: AKO Ethos

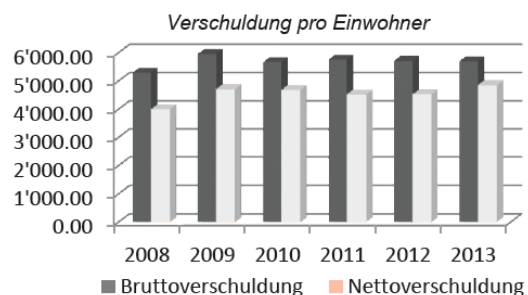
Die Gemeindeschulden von Düdingen im Jahr 2013

Fr. 52'978'434-- = 53 Mio.

mit der Pro Kopf Verschuldung von Fr. 5'692.--

Verschuldung

Verschuldung	2013	2012	2011	2010	2009
Einwohnerzahl	7'647	7'506	7'370	7'320	7'265
Brutto pro Einwohner	5'692	5'710	5'752	5'667	5'956
Netto pro Einwohner	4'842	4'523	4'513	4'678	4'701



Faktum 21:

Raumplanungsgesetz ist ab dem 1. März 2014 / Moratorium für 5 Jahre bis 2019



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bundesrat setzt revidiertes Raumplanungsgesetz auf den 1. Mai 2014 in Kraft

Bern, 02.04.2014 - Der Bundesrat hat heute beschlossen, das teilrevidierte Raumplanungsgesetz und die revidierte Raumplanungsverordnung auf den 1. Mai 2014 in Kraft zu setzen. Die Revision sieht Massnahmen gegen die Zersiedelung vor, lockert die Bedingungen zur Errichtung von Solaranlagen und präzisiert die Bestimmungen zur Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone.

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz (RPG), das in der Volksabstimmung vom 3. März 2013 angenommen wurde, sowie die revidierte Raumplanungsverordnung (RPV) treten am 1. Mai 2014 in Kraft. Dies hat der Bundesrat an seiner heutigen Sitzung beschlossen. Ziele der revidierten Bestimmungen sind ein sorgsamer Umgang mit dem Boden, Bauzonen massvoll festzulegen und kompakte Siedlungen. Dörfer und Städte sollen nach innen weiter entwickelt werden, beispielsweise durch verdichtetes Bauen, das Schliessen von Baulücken oder die Umnutzung von Brachen. Damit sollen der Verschleiss von Kulturland eingedämmt und hohe Kosten für die Erschliessung mit Strassen, Strom und Wasser vermieden werden. Die Umsetzung der Revision verantworten die Kantone. Sie zeigen in ihren Richtplänen auf, wie die Entwicklung nach innen erfolgen wird. Sie müssen zudem sicherstellen, dass ihre Bauzonen dem voraussichtlichen Bedarf der nächsten fünfzehn Jahre entsprechen. Innert fünf Jahren muss diese Richtplanrevision bereinigt und vom Bundesrat genehmigt sein. Weiter sollen die Kantone bei Einzonungen für den Ausgleich, beispielsweise von Rückzonungen, mindestens zwanzig Prozent des Mehrwerts abschöpfen.

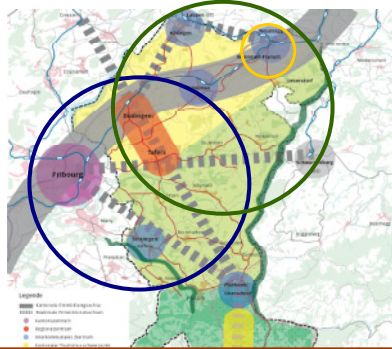
Bis zur Genehmigung der angepassten kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat sind die Kantone verpflichtet, die Schaffung neuer Bauzonen zu kompensieren. Davon ausgenommen sind insbesondere solche für dringend benötigte, öffentliche Infrastrukturen (beispielsweise ein Kantonsspital). Für andere dringende Vorhaben von kantonalen Bedeutung müssen gleich grosse Flächen anderswo planungsrechtlich gesichert, jedoch nicht sofort zurückgezogen werden.

Nebst der revidierten RPV wird die RPG-Revision durch zwei weitere Instrumente umgesetzt: zum einen durch die «Technischen Richtlinien Bauzonen», welche die Frage beantworten, wann Bauzonen in einem Kanton zu gross sind. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren Konferenz (BPUK) und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben diese Richtlinien kürzlich bereits verabschiedet. Zum anderen hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) seinen Leitfaden für die Richtplanung ergänzt.

Analyse VoVD: Projekte und Kosten im Kanton Freiburg & Historie 1987



Kosteneinsparungen ab 2017 von 306 Mio



Kostenentwicklung durch Gunstraum
 Friseneit - Schmiten – Flamatt
 2012 - 2015 = 282 Mio.
 2012 - 2015 - 2017 = 297 Mio.
Einsparung 2017 = -306 Mio.
2020 Bösingen (abzuwägen + 38 Mio.)

Poyabrücke/Transittunnel/ Ergänzende Massnahmen	225 Mio.
Autobahnzubringer Umfahrung Düdingen unnötig	0 Mio.
Kurze rationelle interne Birch Industriestrasse zur A12	5 Mio.
Friseneit realisiert 2015 Etappe I	52 Mio.
Flamatt & Düdingen realisiert Valtraloc & P&R u.s.w.	15 Mio.
Total 2017 in 5 Jahren !	297 Mio.

Historie Düdingen 1987

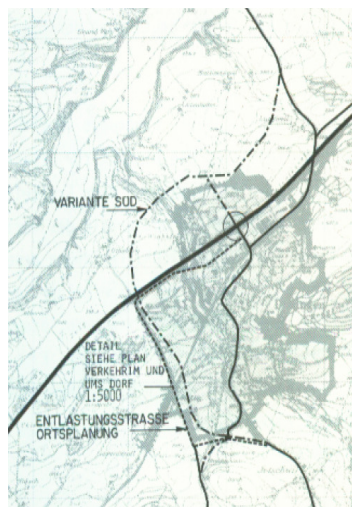
Zitat:

Die Vorschläge des Kantons geben uns auf diese Fragen keine überzeugende Antwort und bringen zusätzlichem neuem Eingriffe in die Landwirtschaft Zone. Die Gemeinde lehnt deshalb diese Vorschläge ab.

Geschichte und Chronologie



April 1987
Im Leitbild zur Revision der Ortsplanung Düdingen



Eine teilweise Reduktion des Verkehrsaufkommens in Dorfkern scheint in einer Umfahrung Düdingens zu liegen. Das Brücken- und Strassendepartement hat zur Minderung des Durchgangsverkehrs eine Planungsstudie "Umfahrung Düdingen" mit Variantenvergleich durchgeführt. Für Düdingen ist entscheidend, wieviel Verkehr (vor allem Schwerverkehr) mit einer Umfahrung von der Ortsdurchfahrt abgehalten werden kann. Ein wesentlicher Anteil des Verkehrsaufkommens resultiert aber aus dem Ziel- und Quellverkehr: attraktives Einkaufszentrum, Pendlerverkehr zu den Arbeitsplätzen in Industrie, Gewerbe und Handel. Aus der Sicht der Ortsplanung stellt sich die Frage nach einer Doppelnutzung der Umfahrung: Kann die neue Strasse einerseits Sammelstrassenfunktion für die westlichen Neubaugebiete und die Industriezonen übernehmen? Kann sie andererseits auch etwas zu einer wesentlichen Entlastung im Dorfzentrum beitragen?

Die Vorschläge des Kantons geben uns auf diese Fragen keine überzeugende Antwort und bringen zusätzlich neue Eingriffe in die Landwirtschaftszone. Die Gemeinde lehnt deshalb diese Vorschläge ab.