



Stellungnahme IGoVD

zur Besprechung vom 30. April 2004, 16:30 Uhr

Gemeindeverband Region Sense

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir von der IGoVD (**I**nteressen **G**emeinschaft für eine **o**ptimale **V**erkehrsplanung **D**üdingen) danken dafür, dass wir zur heutigen Sitzung eingeladen worden sind. Wir möchten aus unserer Sicht folgende drei Aspekte in die Diskussion einbringen:

1. Verkehrssituation Poyabrücke bzw. Kreisel Höhe St. Léonard.

Sowohl für die CUTAF wie auch für den Staatsrat hat der Bau der Poyabrücke nach der Umfahrungsstrasse von Bulle erste Priorität. Welche Auswirkungen sind unseres Erachtens von einer Poyabrücke für den Sensebezirk zu erwarten?

Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des Verkehrs aus dem Senseoberland statt wie bisher über Düdingen neu über die Poyabrücke in den Grossraum Freiburg und zur Autobahneinfahrt Nord der A 12 fahren dürfte.

Was aber bisher nicht oder jedenfalls zu wenig beachtet wurde, ist die Tatsache, dass der Kreisel St. Léonhard als Folge des Einmündens des Verkehrs aus der Poyabrücke täglich 30' - 40'000 Fahrzeuge zu bewältigen hätte. Ein Rückstau ist vorhersehbar.

Damit jedoch wächst wiederum der Druck auf die Verkehrsachsen im Sensebezirk. Statt der erhofften Entlastung von Düdingen dürfte der Druck eher zunehmen.

Angesichts dieser Sachlage sollte u. E. nochmals eine Variante Räsch anstelle der Poyabrücke geprüft werden, so wie dies ja auch von den Grossräten Betticher und Weissbaum vorgeschlagen wurde. Selbstverständlich unter Beibehaltung der gleichen Rahmenbedingungen, wie sie beim allfälligen Bau der Poyabrücke festgelegt wurden, also z.B. Schliessung der Zähringerbrücke für den privaten Verkehr, damit das Burgquartier in Freiburg mit der Kathedrale wirklich vom Verkehr entlastet wird.

Die Variante Räsch bestünde aus einer neuen Zufahrt zur Autobahn ab Kastels nach Räsch. Sie hätte ähnliche Vorteile wie die Poyabrücke, würde aber den Stau beim St. Leonhardkreisel vermeiden und wäre bestens geeignet, den Verkehr aus dem Senseoberland aufzunehmen. Das für die Strasse nötige Kulturland ist ein wichtiges Gegenargument, aber die heutige Ausbeutung dieses Landes durch Kiesabbau von der A12 (Räsch) bis an zur Grandfeybrücke hinauf ist ja auch Tatsache, die bei einer Strassenführung von Räsch bis Kastels in Betracht gezogen werden muss.

Zahlen 38'000 Fahrzeuge /Tag → Flaschenhalssituation

→ D.h. der Kreisel wird von vielen gemieden. Die Poyabrücke wäre gebaut, würde jedoch nur eine gewisse Entlastung bringen, aber sicher im Bereich St. Léonard eine extreme Anhäufung des Verkehrs. Alle, die heute über die Zähringerbrücke fahren (Tafers, Schönberg usw.) müssen über diesen Kreisel geschleust werden. Zudem kommen alle von der A12-Ausfahrt FR-Nord dazu usw.. Somit müssten zumindest hier flankierende Massnahmen (Verteilung über mehrspurige Kreisel) mitgeplant werden.

2. Gewerbegebiet zwischen Freiburg und Flamatt.

Wir schlagen die Prüfung einer neuen Strasse ab Berg mit einer Autobahn Ein- und -Ausfahrt in Fillistorf vor.

Diese „Variante Fillistorf“ ist vor allem deshalb prüfenswert, weil sie sehr stark einer regionalen Lösung entspricht.

Sie würde sowohl direkt den Gemeinden Bösing, Schmiten und Wünnewil-Flamatt dienlich sein, könnte aber auch den nach Bern gerichteten Verkehr aus dem Senseoberland aufnehmen.

Damit würde nicht nur der Druck auf den St. Leonhardkreisel abnehmen (sofern die Poyabrücke gebaut wird), sondern auch das Zentrum von Düdingen entlastet. Gleichzeitig würde auch die Durchfahrt von Flamatt als Zubringerstrasse zur Autobahneinfahrt entlastet.

Zudem ist diese Lösung als wirklich echte Zukunftslösung zu betrachten.

Im Fall der Variante Fillistorf würde sich zudem die Möglichkeit für eine neue Industrie- und Gewerbezone eröffnen, was ja ganz im Sinne der Region Sense und der Wirtschaftsförderung des Kantons ist.

Auch hier sei nicht verschwiegen, dass der Zubringer zur Autobahn durch fruchtbares Kulturland und eine natürlich gebliebene Landschaft führt.

Zahlen 10'000 Fahrzeugen /Tag. → optimale regionale Entlastung & -Verteilung

→ Betrachtet man den unteren Sensebezirk als Ganzes, ist Fillistorf in der Mitte, **zudem wäre hier schon eine Ein- & Ausfahrt vorhanden.**

Es bestünde die Möglichkeit, mit einer Verbindung nach Berg die bestehende Hauptstrasse Freiburg-Bern an die A12 anzuschliessen.

Regional betrachtet wäre diese Berg - Fillistorf Verbindung eine echte Entlastung für die ganze Region. Sie würde nicht nur kurzfristig etwas bringt, sondern für den Weiterausbau der Region unterer Sensebezirk erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten ermöglichen.

3. Sektorenanalyse Düdingen laut IGoVD

Letzten Spätherbst wurde in Düdingen zwei näher in Betracht gezogene Varianten von Umfahrungsstrassen vorgestellt (V1 und V2) das der Ortskern von Düdingen entlastet werden sollte, ist unbestritten.

Die Reaktionen auf diese beiden Vorschläge V1 und V2 sind bekanntlich sehr unterschiedlich ausgefallen. Es besteht absolut keine Einigkeit darüber, ob diese Umfahrungsstrassen das richtige Mittel sind, um den Ortskern von Düdingen wirklich zu entlasten.

Schauen wir die Fakten an: Gemäss Statistik von SwissTraffic passierten im Jahre 2001 täglich 15'100 Fahrzeuge das Dorf Düdingen. Davon fielen nur knapp 5'000 Fahrzeuge auf den Durchgangsverkehr, während 8'000 Fahrzeuge auf den Quell- und Zielverkehr und 2'200 auf den Binnenverkehr fielen. Dieser **Ziel- und Quellverkehr** sowie der Binnenverkehr **belasten** den Ortsverkehr in Düdingen **zu zwei Dritteln!**

Es ist nun zu beachten, dass die vorgeschlagenen Umfahrungsstrassen geografisch so liegen, dass sie zwar den Durchgangsverkehr aufnehmen könnten, also rund 5'000 Fahrzeuge, jedoch den Ziel- und Quellverkehr sowie den Binnenverkehr nur in einem ganz geringen Mass aus dem Dorf nehmen würden (sehen Sie die Sektoranalyse der IGoVD).

Mit andern Worten:

Nur wegen der Übernahme des Durchgangsverkehrs von (knapp 5'000 Fahrzeuge) und den wenigen Fahrzeugen aus Düdingen selbst, lohnt sich der Bau einer Umfahrungsstrasse in Düdingen in der Art der Varianten 1 oder 2 nicht, denn sie entlasten den Dorfkern in einem zu geringen Mass, weil der Ziel- und Quellverkehr, sowie der Binnenverkehr, damit nicht aus dem Dorfkern entfernt werden.

So gesehen sind auch die Kosten von mindestens 70 Mio. Franken unverhältnismässig hoch und nicht vertretbar.

Die geplante Strassenführung als Zubringer zur Autobahn braucht weit mehr Kulturland als die Fillistorf- oder der Räschvariante.

Im Bewusstsein um diese 3 Problemfelder, hier in der unmittelbaren Region, wurde die IGoVD gegründet. Die IGoVD setzt sich für eine optimale, langfristige Planung in der Region ein und ist gegen unbefriedigende Lösungen.

4. Fazit

Wenn wir den regionalen Aspekt der Verkehrserschliessung im unteren Sensebezirk in unsere Überlegungen einbeziehen, so gilt es festzustellen, dass es sicher nicht genügt, einzig bei der Fortführung des Studiums der (Umfahrungsstrassen) von Düdingen gemäss Varianten 1 und 2 zu bleiben.

Es müssen vielmehr die zusätzlichen möglichen Varianten unter Einbezug aller Aspekte (Kosten, Verkehrsaufkommen, Landschaft, Naturschutz usw.) studiert werden, ganz im Sinne des Postulats der Grossräte Bürgisser und Bulliard und den Vorschlägen Grossräten Betticher , Weissbaum.

Das ist im Moment unser hauptsächliches Anliegen.

Wir danken dem Gemeindeverband Sense für die Initiative und die Koordination in der Sache. Wir von der IGoVD hoffen, **für uns alle und vor allem für die nächste Generation** an einer echt zukunftsgerichteten Planung mitzuarbeiten und diese zu gestalten, die unsere Region Sensebezirk als Wohn- und Arbeitsort weiterhin attraktiv machen.

Besten Dank von den Gründungsmitgliedern des IGoVD

Erwin Luterbacher und Mario Baeriswyl

Beilagen:

Verkehrssituation	Poyabrücke, Räschvariante
Gewerbegebiet	zwischen Freiburg und Flamatt
Sektorenanalyse	laut IGoVD von Düdingen