



Stellungnahme VoVD zu FN 30. April und 1. Mai 2009 zur Präsentation "Verkehrsstudie unterer Sensebezirk" des Raumplanungsamtes vom 29. April in Wünnewil.

Der Verein VoVD dankt dem Büro Rapp Trans AG, Basel für die umfangreiche Studie zur Verkehrssituation im Sensebezirk. Der Verein VoVD freut sich über den Lösungsweg und den Entscheid, zentral im Sensebezirk die Verkehrssituation regional zu lösen. Dieser Lösungsweg war auch immer das zentrale Thema unseres Vereins und wurde auch so proklamiert und unterstützt!

Gemäss Büro Rapp, ist die Umfahrung V2 von Düdingen nicht Teil der Verkehrsstudie gewesen, da diese als gegeben definiert wurde. Somit wurde also gar kein direkter Vergleich mit den anderen Varianten gestellt und somit bleibt dieser Punkt und die Abwägung sowie die Nötigkeit sachlich offen! Was eigentlich erstaunt? Wurde das nicht so vom Grossen Rat verlangt?

Wie in der Studie gezeigt wurde, hat auch der Verein VoVD seit 2003 diese Regionale Lösung in Fillistorf (oder resultierend Friseneit) analysiert und als optimal erachtet. Den definitiven Standort der Autobahnzufahrt wird die Detailstudie ergeben. Einerseits können die Strassen Richtung Friseneit benützt und ausgebaut werden und eine kurze Verbindung zur existierenden Fillistorf Infrastruktur könnte ein weiteres ideales Lösungskonzept sein.

Auch die zweitbeste Lösung Berg – Fillistorf mit einem kurzen Tunnel (Farneraholz) sind aus Kosten-Nutzenverhältnissen und topografischen Gegebenheiten noch aktuell und sind gebührend in die Detailstudien zu integrieren!

Die Studie hat gezeigt, dass die Poyabrücke und die Friseneit Lösung, die Fahrzeuge in Düdingen von 16'800 auf 6'900 Fahrzeugen reduziert wird, Flamatt von 12'100 auf 7'300 und Bösinggen von 3'100 auf 900. Um aber diesen Senkungseffekte zu erhalten, ist es wichtiger den je, **die Poyabrücke und die Friseneit Variante als erste und zweite Priorität (vor der V2) zu realisieren!** Somit wird gewährleistet, dass sich das Regionale Konzept und deren Nutzen daraus verwirklichen werden kann. Mit der parallelen Umsetzung der Valtraloc - Massnahmen im Dorf Düdingen

wird der Durchgangsverkehr in Tifers & Mariahilf Richtung Poyabrücke (für die Pendler Richtung, Freiburg) und Richtung Müllital (über Friseneit für die Pendler, Richtung Bern) geleitet und das Dorf Düdingen wird dadurch für den Durchgangsverkehr unattraktiv.

Schlussfolgerung und Fazit:

Laut Studie des Büro Rapp besteht der verbleibende Saldo Durchgangsverkehr in Düdingen erfreulicherweise nur noch aus 1'550 Fahrzeugen!

Somit verbleibenden 6'900 Fahrzeuge in Düdingen und diesen teilen sich wie folgt auf: In Binnenverkehr 1'950 FZ, in Quell-/Zielverkehr 3'400 FZ, in 1'550 FZ als Durchgangsverkehr!

Somit ist belegt, dass Düdingen gar keine Umfahrung (für den Durchgangsverkehr) mehr brauchen wird. Es ist ein Weg zu finden, wie der verbleibende Binnenverkehr und der Quell-/Zielverkehr in Düdingen aufzuteilen ist! Dieser soll und kann sich mit dem bestehenden Strassennetz in Düdingen folgerichtig in Richtung Poyabrücke, A12-Ein-Ausfahrt Düdingen und nach Friseneit/Fillistorf abwickeln.

Es ist Folgerichtig, den eigen verursachten Düdinger Verkehr nicht auf einer V2 um das Dorf Düdingen herum zu leiten, sondern diesen grossräumig wegzuleiten! Eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Dorfzentrum in die Aussenquartiere ist unnötig, bzw. ist eine Verlagerung auf die V2 (durch das natürliche Hindernis „Stille Tal und Toggeliloch“) sehr schlecht zu realisieren und dadurch nicht anzustreben!

Somit wird z.B. das Quartier Santi Hans danach komplett von der Umfahrungsstrasse und der Autobahn eingeschlossen und mit einer weiteren neuen Brücke über das Stille Tal danach eingekreist! Zusätzlich wird noch eine Frischbetonanlage mit starkem LKW Verkehr und ggfl. ein Biogaswerk noch erstellt. Wo ist danach dann noch in diesem Quartier die vielversprochene Lebensqualität! Welche Begleitmassnahmen müssten dadurch zwingend gemacht werden?

Wichtig sind auch die Aussagen des Bundes:

Dass Bundesamt für Raumentwicklung ARE, hat die Umfahrungsstrasse V2, ganz klar auf Grund der schlechten Kosten Nutzen Verhältnissen (Einstufung auf 15

Punkte von max. 19 Minuspunkten), als nicht ausreichend deklariert und hat sogar die Prioritätsstufe für den Bund von A auf den kleinsten, nämlich C zurückgestuft.

Dass heisst, die Umfahrungsstrasse V2 entlastet das Dorfzentrum mit ca. 500 Bürgern, auf Kosten einer Belastung der Aussenquartiere mit angehend ca. 2'000 Bürgern! Wobei zusätzlich an der V2 (Untere-Zelg/Rechholderberg), neu eingezont wird, (erst noch mit hoher Dichte), was zusätzlich 200-300 Bewohner mit Strassenlärm u.s.w belasten wird!

Der Bund hat für das Agglomerationsprogramm den Nutzen der Umfahrungsstrasse V2 als nicht gegeben und erfüllt eingestuft! Zudem wurde dem öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehrsachsen noch zu wenig Bedeutung entgegengebracht!

Der Verein VoVD hat mehrmals versucht die Zusammenarbeit mit den Behörden zu verbessern. Leider wurden uns die Mittel und die nun präsentierte Studie im Vorfeld vorenthalten und uns nicht gezeigt, was jetzt logischerweise zu Detailfragen und Opposition geführt hat. Wir fanden dies schade, da somit einem offenen, dialogbereiten und zukunftsorientierten Verein das Instrument der Zusammenarbeit verwehrt geblieben ist! Unser Verein unterstützt mit aller Kraft die optimale Lösung für den Sensebezirk und der Region Sense und hatte nie persönliche gar partikuläre Interessen!

In der Hoffnung, dass sich die Situation mit allen Institutionen verbessert wird und wir alle gemeinsam die optimale Verkehrserschliessung von Düdingen und der Region Sense finden und durchführen können, erwarten wir konstruktive Vorschläge.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident

Bruno Baeriswyl

Der Sekretär

Erwin Luterbacher

.....

Düdingen den 12. Mai 2009

.....

Kopie an: Gemeinde Düdingen, Medien

Verkehrssituation Poyabrücke, Anschluss Räsch an A 12



Der Kreisel bei der
Einfahrt auf die
Murtenstrasse kann
ein heikle Stelle
sein.

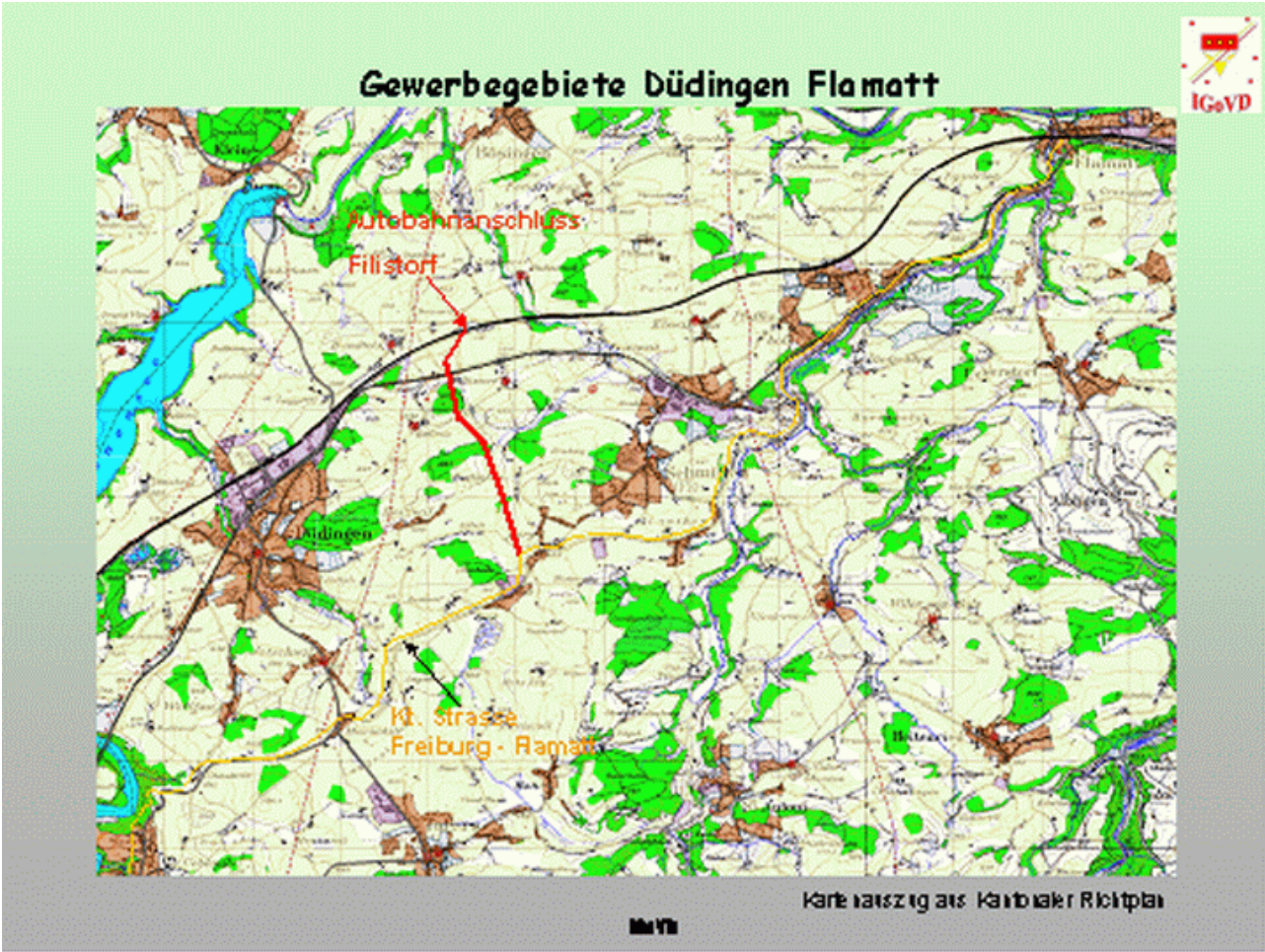


Kreis St-Léonard



Karte in der Karte der Kantonalen Rikolplaz

IGoVD



Sektoranalyse der V1 oder V2 gemäss IGoVO



Mit Einbezug der Stassenennungen und der entsprechenden Anzahl Bewohner in diesen Strassen, kann man daraus schliessen, wieviel Personen zu Aktivitäten im Dorfzentrum die geplante Umfahrungsstrasse selber nutzen würden.

Zone	Antwort	Anzahl	Prozent
1	Nein	2022	29%
2	Ja	707	10%
3	Ja	761	11%
4	Nein	306	4%
6	Nein	276	4%
6	Nein	1723	26%
7	Nein	671	10%
8	Ja	410	6%
Persone		6876	100%



Karte vatsz ig als Karte der Riktplan