

**Verkehrsregelung auf Alp- und Waldwegen im  
Sense Oberland****Frage**

Am 25. Oktober 2008 haben wir auf Drängen von verschiedener Seite eine Einladung zu einer Orientierungsversammlung betreffend Verkehrsregelung auf den Alp- und Waldwegen bekommen. Wir wurden aber vor vollendete Tatsachen gestellt, da die Auflage im *Amtsblatt* für den 5. November 08 geplant war. Diese Verfügung wurde nun am 14. November 2008 publiziert, obwohl noch viele offene Fragen vorhanden sind. Ebenfalls blieben unsere Briefe und die der Gemeinde Plasselb unbeantwortet.

Von diesem Vorgehen sind wir schockiert. Vor allem wie man mit den Bürgerinnen und Bürgern umgeht und die Gemeinden nicht mehr als Partner anerkennt, sondern als billige Befehlsempfänger hinstellt, ist äussert bedauerlich. Zudem müssen wir feststellen, dass die Versprechungen auf Grund der im Jahre 2004 eingereichten Postulate nicht eingehalten wurden. Ferner müssen wir festhalten, dass dem sehr wichtigen Zusatzerwerb aus dem Tourismus für die Berglandwirtschaft überhaupt nicht Rechnung getragen wurde. Auch werden wir den Eindruck nicht los, dass man die älteren Menschen, welche nicht mehr so gut zu Fuss sind, aus unserer Bergwelt verbannen will.

Dieses Trauerspiel in vielen Akten veranlasst uns zu verschiedenen Fragen, und wir bitten den Staatsrat diese zu beantworten.

1. Die Arbeit der speziell eingesetzten Arbeitsgruppe unter der Leitung des damaligen Oberamtmannes Herrn Marius Zosso wurde Ende Mai 2006 abgeschlossen. Wo und warum ist das Dossier bis Ende Oktober 2008 liegen geblieben?
2. Warum hat man diese Taktik des Schweigens angewendet und das rechtliche Gehör den Betroffenen verweigert, obwohl uns der damalige Oberamtmann Marius Zosso im Schreiben vom 8. November 2005 dieses zugesichert hat?
3. Warum wurde auf die Anliegen der Gemeinden Plaffeien und Plasselb nicht eingegangen und warum blieben die verschiedenen Schreiben unbeantwortet?
4. Warum werden Hauptwege wie der Euchelspass praktisch geschlossen?
5. Warum werden die verschiedenen Regionen im Kanton Freiburg nicht gleich behandelt? Ein Beispiel: Im Gruyèrebezirk ist die L'Auta Chia bis zur Restaurant-Hütte befahrbar. Im Passelbschlund sollen die letzten ca. 3 km für den Verkehr gesperrt werden!
6. Warum wurde das Dossier Breccaschlund schon vor einem Jahr aufgelegt und nicht wie vorgesehen ins Gesamtkonzept integriert?
7. Warum ist in diesem Zusammenhang der Weg zur Hubelrippe gesperrt?
8. Warum wurde das Strassenstück Schönenboden–Salzmatt nicht wie vorgesehen aufgelegt?
9. Gemäss Dossier, welches aufliegt, sind insgesamt ca. 197 km Strassen betroffen. Wieviele Strassenkilometer sind gesperrt oder nur eingeschränkt befahrbar? Wie sieht es in den anderen Regionen des Kantons aus?
10. Wie wird die Strasse zum Glunggmoos (Staatshütte) behandelt?

11. Warum sieht man von der Möglichkeit ab, eine Vignette, wie Parkplatzgebühr, für das Befahren einzuführen, und damit auf Einschränkungen zu verzichten?
12. Warum sollen, laut Aussagen, nach der Einführung der Verkehrsbeschränkungen **intensive** Kontrollen durchgeführt werden? Wie werden in dieser Beziehung die anderen Regionen behandelt?
13. Wie viel kostete die Arbeit zur Erfüllung des Mandates an das Ingenieurbüro Joseph Brügger / Beat Philipona, Plaffeien?

1. Dezember 2008

### **Antwort des Staatsrats**

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2008 hat die Direktion der Institutionen und der Land und Forstwirtschaft die Briefe der Grossräte R. Vonlanthen und A. Piller vom 27. Oktober und vom 11. November 2008 und die Briefe der Gemeinden Plaffeien und Plasselb vom 30. Oktober und vom 13. November 2008, bzw. vom 11. November 2008 beantwortet.

Die erwähnten Briefe sind somit nicht unbeantwortet geblieben.

Es sei auch daran erinnert, dass das Konzept der Verkehrsregelung dem wichtigen Zusatzerwerb für die Berglandwirtschaft weitgehend Rechnung getragen hat. Folgende Beispiele seien angeführt:

- Öffnung der Strasse Spitz – Spittelboden und Offenhaltung der Wege zur Alpkäserei Gantrischli. Damit wird gewährleistet, dass bei der Käserei und bei fast allen Milchproduzenten im Muscherntal Käse verkauft und abgeholt werden kann. Rund 50 % der Käseproduktion wird bereits im Sommer verkauft. Damit können Transport- und Lagerkosten eingespart werden.
- Mit der Öffnung der Schwybergstrasse wird die Zugänglichkeit zu den Buvetten und dem Bergrestaurant Schwyberg gewährleistet.
- Obwohl grösstenteils Waldstrasse, bleibt die Gurlistrasse offen als Zufahrt zum Bergrestaurant.

### **Antworten auf Anfragen**

#### **Frage 1**

Die Region Sense hat eine Arbeitsgruppe „Verkehrsregelung“ gebildet, die den Auftrag hatte, einen Vorschlag für eine Regelung auszuarbeiten, der dem Tiefbauamt unterbreitet werden sollte. Die Region Sense, unter der Leitung von Herrn Marius Zosso, damaliger Oberamtmann, hat das Dossier Verkehrsregelung im Sense Oberland im Oktober 2006 an die betroffenen Organisationen, Gemeinden und Amtsstellen in eine breite Vernehmlassung geschickt. Am 21. November 2006 sind die eingegangenen Stellungnahmen von der Arbeitsgruppe der Region Sense besprochen worden, die festgelegt hat, welche Anliegen berücksichtigt werden und welche nicht.

Am 7. Dezember 2006 hat der Vorstand der Region Sense das Konzept genehmigt.

Im Januar 2007 hat die Region Sense das Dossier an das Tiefbauamt weitergeleitet.

Das umfangreiche Dossier führte in der kantonalen Kommission für den Verkehr auf Meliorations- und Forststrassen zu weiteren Abklärungen und Stellungnahmen.

Der Sekretär der Region Sense wurde über den Stand des Dossiers laufend informiert.

Im gleichen Zeitraum erarbeiteten die zuständigen Ämter (Amt für Wald, Wild und Fischerei und Amt für Landwirtschaft) eine interne Weisung *Vollzug der Verkehrsmassnahmen auf Alp- und Waldwegen*.

Parallel dazu klärte das Amt für Landwirtschaft beim Bundesamt für Landwirtschaft und beim Bundesamt für Umwelt ab, ob die Öffnung der Schwybergstrasse von den Bundesbehörden akzeptiert wird, da damit die damalige Subventionsauflage aufgehoben wird.

Die erfolgten Abklärungen waren vielfältig und komplex und erforderten entsprechend viel Zeit.

Schliesslich erstellte das Tiefbauamt im November 2008 den umfassenden Entscheid.

### **Zu Frage 2**

Das rechtliche Gehör wurde den betroffenen Stellen sowohl durch das Mitwirken in der Arbeitsgruppe der Region Sense, als auch bei der Vernehmlassung der Region Sense im Oktober 2006 gewährt. Die Stellungnahmen wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert. Die Entscheide wurden protokolliert und allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe zugestellt.

Die Entscheide der Arbeitsgruppe der Region Sense führten zu den Vorschlägen, die dem Tiefbauamt unterbreitet wurden.

Die abweichenden Stellungnahmen sind in der Kommission für den Verkehr auf Meliorations- und Forststrassen auch diskutiert worden. Das Verfahren über die Verkehrsregelung sieht aber keine erneuten Rücksprachen mit den Parteien vor. Die Kommission gibt dem Tiefbauamt eine Stellungnahme ab, dieses fällt darauf den Entscheid. Auf dem Rechtsweg, mittels Beschwerde beim Kantonsgericht, können begründete Interessen Eingang finden.

Es ist hervorzuheben, dass die Verfügung des Tiefbauamtes weitestgehend den Vorschlag der Region Sense übernommen hat. Sie beinhaltet für einen einzigen Wegabschnitt ein weitergehendes Fahrverbot. Daneben beinhaltet sie Präzisierungen der Texte auf den Zusatztafeln zu den Hinweissignalen.

### **Zu Frage 3**

Auf die Anliegen der Gemeinden Plaffeien und Plasselb wurde eingegangen. Die Schreiben der Gemeinden im Rahmen der Vernehmlassung der Region wurden – wie oben dargestellt – in der Arbeitsgruppe diskutiert. Die Anliegen der Gemeinden haben keine wesentlich neuen und grundsätzlichen Elemente ergeben, die eine Neuaufrollung des Prozesses gerechtfertigt hätten.

Die Schreiben der Gemeinden Plaffeien und Plasselb sowie von Herrn Grossrat A. Piller vom Herbst 2008 sind am 1. Dezember 2008 vom Vorsteher der Direktion der Institutionen und Land- und Forstwirtschaft beantwortet worden.

### **Zu Frage 4**

Für die Euschelsstrasse besteht schon seit vielen Jahren ein allgemeines Fahrverbot. Das Wegkonsortium Schwarzsee-Euschels hatte dieses Verbot vom Friedensrichter verfügen lassen.

Nun wird der Weg auf Wunsch der Wegeigentümer mit der Zusatztafel „Land- und Forstwirtschaft und Zubringerdienst gestattet“ versehen.

### **Zu Frage 5**

Die Verkehrsmassnahmen werden im allen Bezirken nach den gleichen kantonalen Vollzugsgrundsätzen, die am 3. Dezember 2004 von der kantonalen Kommission für den Verkehr auf Meliorations- und Forststrassen anerkannt worden sind, vollzogen. In

Anwendung dieser Vollzugsmodalitäten wurde die Strasse auf die Auta Chia offen gelassen (*ohne Auflagen erstellte Meliorationswege bleiben offen, es sei den der Besitzer wünscht eine Schliessung*), hingegen wurde der Aufstieg vom Passelbschlund gesperrt (*reine Waldwege werden grundsätzlich mit einem Fahrverbot belegt*). Dies entspricht einer Gleichbehandlung der verschiedenen Regionen im Kanton Freiburg, entsprechend der beschlossenen Kriterien der Vollzugsmodalitäten.

Das Konzept Verkehrsregelung im IBS Gebiet hat dazu geführt, dass die Schwybergstrasse und das Teilstück Spitz – Spittelboden geöffnet werden konnten. Im übrigen Kantonsgebiet sind keine Strassen geöffnet worden.

#### **Zu Frage 6**

Die Mehrzweckgenossenschaft Schwarzsee hat im April 2005 das Projekt „Sanierung Brecca- und Reccardetsweg aufgelegt. Die Verkehrsregelung war Bestandteil der Auflage. Diese wurde von den Grundeigentümern und der Mehrzweckgenossenschaft beschlossen. Damit das Projekt bewilligt werden konnte, wurde von der Bewilligungsbehörde eine Verfügung über die Verkehrsregelung und deren umgehende Umsetzung verlangt.

#### **Zu Frage 7**

Der Weg zur Hubelrippa ist ein Seitenabzweiger des Breccaweges, hier gilt somit die gleiche Regelung wie für den gesamten Weg.

#### **Zu Frage 8**

Das damalige Bundesamt für Transporttruppen hat am 10. Juni 1990 auf der Strasse ab Schönenboden ein allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen verfügt. Das Tiefbauamt hat im Rahmen des gegenwärtigen Verfahrens beim Bund (ArmaSuisse) interveniert, damit es die bestehende Regelung ändere. Da der Bund nicht darauf eingetreten ist, wurde dieser Abschnitt nicht ins Dossier aufgenommen und das Tiefbauamt hat keine Verfügung dazu erlassen.

#### **Zu Frage 9**

Gemäss Bilanz "Natur und Landschaft" sind auf den Alp- und Waldwegen im IBS-Gebiet im Sommer 43 km oder 22 % Strassen offen, im Winter 16 km oder 8 %.

Für die übrigen Regionen existiert keine vergleichbare Statistik. Hingegen lässt sich sagen, dass in allen übrigen Bezirken auf den meisten Waldwegen die Verkehrsmassnahmen umgesetzt sind.

#### **Zu Frage 10**

Die Glunggmoosstrasse stellt einen Seitenabzweiger der Hohbergstrasse dar. Es handelt sich um einen Waldweg mit einem nachgelagerten Alpbetrieb.

Die Glunggmoosstrasse ist auf Antrag der Gemeinde Plaffeien mit der Zusatztafel „Land- und Forstwirtschaft oder mit Ausweis gestattet“ geregelt. Für die Mieter der Glunggmooshütte werden je nach Anzahl Benutzer ein auf die Mietzeit befristeter Ausweis für je vier Personen ausgestellt.

#### **Zu Frage 11**

Im Kanton Freiburg bestehen keine gesetzlichen Grundlagen für die Erhebung von Parkgebühren auf offenen Alpstrassen. Das Tiefbauamt hat deshalb keine Kompetenz Parkgebühren zu verfügen. Der Staatsrat hat aber eine Kommission eingesetzt, die dieses Anliegen prüfen wird.

Das Erheben von Parkplatzgebühren käme in Frage für Alpwege, die nicht für den Privatverkehr gesperrt sind und nicht als Ersatz für eine Verkehrsbeschränkung auf gesperrten Alp- und Waldwegen.

### **Zu Frage 12**

Was die Kontrollen betrifft, so sind deren Modalitäten Gegenstand einer internen Weisung, die auf dem gesamten Kantonsgebiet einheitlich anwendbar ist. Von strenger Kontrollen in gewissen Gegenden kann somit nicht die Rede sein. Es sei zudem erwähnt, dass die oberste Priorität der Information gilt und dass Repression nur als zusätzliches Mittel eingesetzt wird, um sicherzustellen dass die geltenden Bestimmungen eingehalten werden.

### **Zu Frage 13**

Das Mandat umfasste Leistungen für die Erarbeitung der Grundlagen, für die Begleitung der Arbeitsgruppe der Region Sense, für die Gewährleistung des partizipativen Prozesses der verschiedenen betroffenen Partner, für die Bilanz Natur- und Landschaft (zur Begründung der Öffnung der Schwybergstrasse) und für das Publikationsdossier der Verfügung. Dieses Mandat hat 29 315 Franken gekostet.

Freiburg, den 3. Februar 2009