

Anfrage

Die Ergebnisse der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk wurden am 29. April 2009 anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung, präsiert von Staatsrat Georges Godel, vorgestellt.

Die Studie kommt zum Schluss, dass für die Entlastung der Ortsdurchfahrten Düdingen und Flamatt neue Strassen gebaut werden müssen. Sie empfiehlt den Bau der Umfahrung Düdingen und die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses in Friseneit auf der Gemeinde Bösing. Somit könnte der Verkehr aus Richtung Bösing und Schmitten, grösstenteils auf bestehenden Strassen, auf diesen neuen Autobahnanschluss geführt werden. Bestandteil des Konzepts ist ebenfalls eine Umfahrung von Bösing.

Das Tiefbauamt hält auf seiner Internetseite fest: «Das Konzept muss schrittweise umgesetzt werden, wobei die erste Etappe im Bau der Umfahrungsstrasse Düdingen besteht.» Aus dieser Äusserung kann geschlossen werden, dass das Konzept als Ganzes bereits von der Direktion genehmigt ist und als Zielsetzung verfolgt wird.

Diese Feststellung ist für uns zentral, und zeigt uns, dass der Staatsrat gewillt ist, das Verkehrsproblem im Unteren Sensebezirk ganzheitlich zu lösen. Dafür danken wir ihm und unterstützen diese Zielsetzung.

In der Diskussion mit vielen Bürgern im Sensebezirk muss festgestellt werden, dass nach wie vor ein starker Informationsbedarf besteht und sich viele Leute fragen, welche Strategie zur Lösung der Verkehrsprobleme tatsächlich verfolgt werden soll.

In Zusammenhang mit dem Konzept stellen sich demnach folgende Fragen:

1. Die Studie zeigt auf, dass die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr nicht genügend sind. Was gedenkt der Staatsrat in Zukunft in diesem Bereich zu unternehmen?
2. Die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm wurde angesprochen. Hier dürfte ein zentraler Punkt die bessere Integration des Langsamverkehrs sein. Welche Massnahmen werden neben den Begleitmassnahmen zum Strassenbau hierfür ins Auge gefasst? Ist es richtig, dass lediglich die Umfahrung Düdingen gegebenenfalls in das Aggloprogramm aufgenommen werden kann? Werden für die Entlastung von Flamatt Schritte unternommen, damit der untere Teil des Projektes allenfalls Bestandteil des Programms der Agglomeration Bern wird oder sieht der Staatsrat Möglichkeiten einen Teil des Projektes integriert in einem NRP-Projekt zu finanzieren?
3. Die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses hängt von einer Entscheidung des Bundes ab. Wie an der Versammlung zu vernehmen war, wird dieses Vorhaben heute positiver beurteilt als noch vor einigen Jahren. Stimmt dieser Eindruck? Wann gedenkt der Staatsrat seine Anfrage formell an den Bund zu richten (oder hat er dies schon getan?) und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen? In welchem Zeitrahmen sieht der Staatsrat vor, dieses Vorhaben zu realisieren, um so, nach der Realisierung der Umfahrungsstrasse Düdingen, auch die Verkehrssituation des unteren Sensebezirkes zu lösen?
4. Hält der Staatsrat am Termin für die Umfahrung Düdingen fest, sofern die Finanzierung gesichert werden kann, dass heisst, ist weiterhin geplant die Umfahrung Düdingen nach dem Bau der Poyabrücke in Angriff zu nehmen?

5. Wie und wann wird die Planung für den Bau der Verbindung Mülital–Bösingen fortgeführt? Wann kann mit der Realisierung dieser Verbindung gerechnet werden?
6. Wie eingangs bemerkt ist der Informationsbedarf in der Bevölkerung nach wie vor gross. Wie wird die Information unter den Gemeinden und dem Staat in dieser wichtigen Sache koordiniert? Wie gedenkt der Staatsrat in Zukunft über die Entwicklung des Projektes zu informieren?

5. Juni 2009

Antwort des Staatsrats

Einleitend möchte der Staatsrat bestätigen, dass er das in der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk empfohlene Verkehrskonzept verwirklichen will. Auf die konkreten Fragen kann er wie folgt antworten:

- 1. Die Studie zeigt auf, dass die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr nicht genügend sind. Was gedenkt der Staatsrat in Zukunft in diesem Bereich zu unternehmen?*

Der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk stützt sich in Bezug auf den öffentlichen Verkehr auf den Fahrplan 2005. In der Zwischenzeit wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs im unteren Sensebezirk namentlich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 deutlich verbessert.

2005 fuhr die S1 zwischen Flamatt und Freiburg bzw. zwischen Flamatt und Laupen im Stundentakt und auf dem Abschnitt Bern–Flamatt im Halbstundentakt. Zu den Hauptverkehrszeiten wurde das Angebot zwischen Freiburg und Bern mit zusätzlichen Zügen (S11) ergänzt. Seit dem Fahrplanwechseln im Dezember 2008 (Fahrplan 2009) fahren die Regionalzüge zwischen Freiburg und Bern und auf der Linie Laupen–Flamatt–Bern morgens bis abends im Halbstundentakt. Dies stellt für den unteren Sensebezirk unbestreitbar eine signifikante Verbesserung des Leistungsangebots im Bereich des öffentlichen Verkehrs dar. Gleichzeitig wurde das Busangebot angepasst und die Anschlüsse verbessert.

Der Staatsrat hat das Angebot beim öffentlichen Verkehr für den unteren Sensebezirk mit anderen Worten schon vor dem Vorliegen der Studienergebnisse deutlich verbessert. Auch will er noch weiter in diese Richtung gehen und ein Freiburger S-Bahnnetz schaffen (RER fribourgeois / S-Bahn Freiburg). Für den unteren Sensebezirk wird zusammen mit den politischen Verantwortlichen des Bezirks eine entsprechende Studie durchgeführt werden, um die Frage der modalen Verlagerungen im Detail zu klären.

- 2. Die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm wurde angesprochen. Hier dürfte ein zentraler Punkt die bessere Integration des Langsamverkehrs sein. Welche Massnahmen werden neben den Begleitmassnahmen zum Strassenbau hierfür ins Auge gefasst? Ist es richtig, dass lediglich die Umfahrung Düringen gegebenenfalls in das Aggloprogramm aufgenommen werden kann? Werden für die Entlastung von Flamatt Schritte unternommen, damit der untere Teil des Projektes allenfalls Bestandteil des Programms der Agglomeration Bern wird oder sieht der Staatsrat Möglichkeiten einen Teil des Projektes integriert in einem NRP-Projekt zu finanzieren?*

Allgemein kann festgehalten werden, dass das Hauptziel der Agglomerationsprogramme die nachhaltige Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsentwicklung ist. Als Kriterien gelten:

- die Verbesserung der Verkehrssysteme (Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte, Qualität des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs, Funktionalität des Strassennetzes);
- die Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung, Städtebau und Lebensqualität, Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten);
- die Verkehrssicherheit;
- die Umwelt (Umweltbelastung, Flächenbeanspruchung, Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen).

In einem Agglomerationsprogramm können also siedlungs-, verkehrs- und umweltplanerische Massnahmen enthalten sein, die sich positiv auf die nachhaltige Entwicklung der betroffenen Agglomeration auswirken. Im vorliegenden Fall waren die siedlungs- und umweltplanerischen Massnahmen nicht Gegenstand der Verkehrsstudie. Auf der Grundlage der Zusatzstudie über den öffentlichen und den kombinierten Verkehr werden konkrete Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen werden können. Dabei werden die Ergebnisse der jetzt vorliegenden Verkehrsstudie aus einer gesamtheitlichen Sicht zu überprüfen und die Finanzierbarkeit der Massnahmen zu diskutieren sein.

Zwar gehören die Freiburger Gemeinden Bösing, Schmiten und Wünnewil-Flamatt laut Definition des Bundesamts für Statistik zur Agglomeration von Bern, doch sind sie nicht Teil des Agglomerationsprogramms Bern, das nicht über die Kantonsgrenze hinausreicht. Somit kann der untere Teil des Projekts nicht in das Agglomerationsprogramm Bern integriert werden.

Zu einer Subventionierung über ein Projekt im Rahmen der neuen Regionalpolitik (NRP) ist zu sagen, dass dies nur in Frage käme, wenn das Strassenprojekt die Aufwertung einer Arbeitszone zum Hauptziel hätte, was aber eindeutig nicht das Ziel des empfohlenen Verkehrskonzepts ist.

3. Die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses hängt von einer Entscheidung des Bundes ab. Wie an der Versammlung zu vernehmen war, wird dieses Vorhaben heute positiver beurteilt als noch vor einigen Jahren. Stimmt dieser Eindruck? Wann gedenkt der Staatsrat seine Anfrage formell an den Bund zu richten (oder hat er dies schon getan?) und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen? In welchem Zeitrahmen sieht der Staatsrat vor, dieses Vorhaben zu realisieren, um so, nach der Realisierung der Umfahrungsstrasse Düdingen, auch die Verkehrssituation des unteren Sensebezirkes zu lösen?

Neue Autobahnabschlüsse werden vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) dem Bundesrat als der dafür zuständigen Behörde vorgeschlagen. Um alle Gesuche der Kantone, Gemeinden und Privatpersonen nach den selben Kriterien beurteilen und die Chancengleichheit gewährleisten zu können, arbeitet das ASTRA derzeit eine Richtlinie aus. Sobald diese Richtlinie in Kraft ist, wird der Kanton Freiburg ein formelles Gesuch für einen neuen Autobahnanschluss bei Friseneit stellen können.

Im Moment kann nur schwer abgeschätzt werden, wie lange die Behandlung des Dossiers dauern und wann die definitive Antwort des Bundes vorliegen wird.

Falls der neue Autobahnanschluss vom Bund genehmigt wird, könnte er – in Abhängigkeit von den politischen Entscheiden – nach dem Bau der Umfahrungsstrasse von Düdingen verwirklicht werden.

4. Hält der Staatsrat am Termin für die Umfahrung Düdingen fest, sofern die Finanzierung gesichert werden kann, das heisst, ist weiterhin geplant die Umfahrung Düdingen nach dem Bau der Poyabrücke in Angriff zu nehmen?

Falls der Grosse Rat und das Freiburger Stimmvolk dem Bau der Umfahrungsstrasse auf der Grundlage der Botschaft, die 2015 unterbreitet werden soll, zustimmen, sollen die

Bauarbeiten im darauf folgenden Jahr (2016) beginnen (optimistischer Zeitplan gemäss Botschaft Nr. 129).

5. Wie und wann wird die Planung für den Bau der Verbindung Müllital–Bösingen fortgeführt? Wann kann mit der Realisierung dieser Verbindung gerechnet werden?

Der Beginn der Studien und Arbeiten für die Verbindung Müllital–Bösingen ist abhängig von den politischen Entscheiden (Prioritäten für die Verwirklichung der Investitionen) und den finanziellen Mitteln des Staats.

6. Wie eingangs bemerkt ist der Informationsbedarf in der Bevölkerung nach wie vor gross. Wie wird die Information unter den Gemeinden und dem Staat in dieser wichtigen Sache koordiniert? Wie gedenkt der Staatsrat in Zukunft über die Entwicklung des Projektes zu informieren?

Die RUBD hat sich für die Präsentation der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk bewusst für eine Information der breiten Bevölkerung und gegen eine Medienkonferenz entschieden. Diese Informationsveranstaltung fand am 29. April 2009 in Wünnewil im Beisein der Verfasser der Studie statt.

Die RUBD schlägt in Absprache mit der VWD vor, eine solche Veranstaltung zu wiederholen, sobald die Ergebnisse der Zusatzstudie über den öffentlichen Verkehr vorliegen.

Freiburg, den 15. September 2009