

DÜDINGEN/WÜNNEWIL-FLAMATT Statt Umfahrungsstrasse: Ein Tunnel für Flamatt

Ein neuer Tunnel soll die Autobahnausfahrt Flamatt direkt mit der Chrummatt-Unterführung verbinden.

Quelle: Aldo Ellena



Eine direkte Verbindung zwischen der Chrummatt-Unterführung und dem Autobahnanschluss Flamatt soll künftig nicht nur das Verkehrschaos in Flamatt lindern, sondern auch Düdingen von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlasten.

Sarah Neuhaus / Publiziert: 31.08.2022, 19:50 Uhr

Von «originellen Lösungsansätzen» sprach SP-Staatsrat Jean-François Steiert, Vorsteher der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, am Mittwochmittag vor den Medien in Düdingen. Zusammen mit Oberamtmann Manfred Raemy und den beiden Syndics Andreas Freiburghaus (Wünnewil-Flamatt) und Urs Hauswirth (Düdingen) präsentierte Steiert das Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den unteren Sensebezirk. Das Konzept basiert auf einer breit angelegten Verkehrsstudie, die die Entwicklung sowohl der Strasseninfrastruktur, des öffentlichen Verkehrs als auch des Langsamverkehrs einbezieht und im Herbst 2018 von Jean-François Steiert angekündigt worden war

In Düdingen präsentierten der Düdinger Syndic Urs Hauswirth, Staatsrat Jean-François Steiert, Oberamtmann Manfred Raemy und der Syndic von Wünnewil-Flamatt Andreas Freiburghaus (v.l.) das neue Verkehrskonzept.

Quelle: Sarah Neuhaus

Dem Schlussbericht zum GVK ist zu entnehmen, dass das bestehende Verkehrssystem des unteren Sensebezirks in erster Linie für den motorisierten Verkehr ausgelegt ist. Es ist jedoch in den Spitzenstunden in den Hauptorten, etwa Düdingen oder Flamatt, am Anschlag. Anhand von 37 Massnahmen – unterteilt in drei Prioritätsstufen – sollen nicht nur die kritischen Situationen in Düdingen und Flamatt entschärft werden. Im gesamten unteren Sensebezirk sollen Velo- und Fusswege, ÖV-Verbindungen und Angebote wie Car- oder Bikesharing gestärkt und ausgebaut werden (siehe Kasten).

Gesamtverkehrskonzept

37 Massnahmen für den Verkehr

Neben dem neuen Tunnel für Flamatt und der Fertigstellung des Autobahnanschlusses in Düdingen beschäftigen sich viele der 37 Massnahmen mit dem festgestellten Potenzial beim öffentlichen und beim Veloverkehr. So werden beispielsweise ein Bikesharing für Düdingen oder die Fertigstellung eines durchgehenden Fuss- und Velowegs (Transagglo) zwischen Freiburg und Düdingen vorgeschlagen. Ausserdem soll es mehr Busse zwischen Tafers und Düdingen sowie eine Buspriorisierung an verschiedenen Stellen geben, um die Einhaltung von Fahrplänen garantieren zu können. «Wenn wir wollen, dass die Menschen den ÖV nutzen, müssen die Busse häufiger fahren und pünktlich ankommen – sonst funktioniert das nicht», sagte Staatsrat Jean-François Steiert am Mittwoch vor den Medien.

Gefährliche Chrummatt-Unterführung

Die auffälligste Massnahme des Schlussberichts ist der Neubau einer Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Flamatt und der Unterführung Chrummatt. In Form eines neuen Tunnels soll so die Ortsdurchfahrt Flamatt entlastet werden. «Das ist wohl der originellste und neuste Punkt des Massnahmenplans», so der Kommentar von Staatsrat Steiert. Mit dem neuen Tunnel soll ausserdem das hohe Unfallvorkommen bei der Unterführung Chrummatt gemindert werden. «Es ist die Stelle im Kanton Freiburg, wo es am meisten Lastwagenunfälle gibt», betonte Oberamtmann Manfred Raemy während der Pressekonferenz.

Für den neuen Strassentunnel gibt es aktuell weder eine genaue Kosteneinschätzung noch einen Zeitplan. Laut dem Schlussbericht des Gesamtverkehrskonzepts wird der neue Tunnel in die dringlichste Prioritätsstufe eingeteilt. Was das konkret heisst, konnten die Verantwortlichen am Mittwoch aber nicht sagen. «Wir haben ein Konzept, und die Machbarkeitsstudie ist schon ziemlich weit fortgeschritten», so Steiert. Laut der Studie des Tiefbauamts sei der Bau des Tunnels möglich. Bei der Chrummatt-Unterführung passieren häufig Unfälle. Der neue Tunnel soll auch

Umfahrung Düdingen «tiefgefroren»

Während der neue Tunnel für Flamatt also laut dem Abschlussbericht höchste Priorität genießt, wurde die viel diskutierte Umfahrungsstrasse von Düdingen auf die dritte und letzte Prioritätsstufe gesetzt. «Dieses Projekt wurde tiefgefroren», sagte Jean-François Steiert. «Wir müssen versuchen, die Verkehrsprobleme ohne die Umfahrungsstrasse zu lösen.» Es sei schlicht nicht mehr zeitgemäss, so viel Fruchtfolgefläche für ein Strassenprojekt zu opfern.

Tunnel Chrummatt günstiger als Umfahrung

Der Düdinger Syndic Urs Hauswirth (SP) schien nicht allzu entrüstet zu sein über die Herabstufung «seiner» Umfahrungsstrasse. Ganz im Gegenteil. «Im Rahmen dieser neusten Studien hat man festgestellt, dass die Umfahrungsstrasse Düdingen keinen grossen Gewinn bringen würde.» Vielmehr erhoffe man sich auch in Düdingen eine deutliche Verkehrsentslastung durch den Neubau eines Tunnels in Flamatt.

Staatsrat Jean-François Steiert stellt sich den künftigen Verkehrsfluss folgendermassen vor: «Wir möchten, dass der wesentliche Teil aus dem oberen und mittleren Sensebezirk in Mariahilf nach rechts abzweigt und durch das Mülitäl und dann durch den neuen Tunnel direkt auf die Autobahn in Flamatt gelangt.» Der Tunnel soll also nicht nur das Dorf Flamatt, sondern auch das Zentrum von Düdingen deutlich entlasten. Ausserdem würde der Tunnel wohl weniger kosten als die rund 200 Millionen Franken teure Umfahrungsstrasse von Düdingen, so Steiert. «Der Kanton wird wahrscheinlich für den Tunnel nicht mehr Geld ausgeben als für die Umfahrungsstrasse Düdingen.»

«Dieser Tunnel ist eine grosse Chance für uns», sagt der Syndic von Wünnewil-Flamatt, Andreas Freiburghaus, gegenüber den FN. «Der Tunnel würde die Ortsdurchfahrt Flamatt massiv entlasten – in der Studie ist die Rede von einer Reduktion von zwei Dritteln», freut sich Freiburghaus. «Das Dorf Flamatt würde viel lebenswerter», so seine Hoffnung. Auf das laufende Aufwertungsprojekt der Ortsdurchfahrt von Flamatt (Valtraloc) soll der geplante Tunnel keinen Einfluss haben.

Verläuft alles planmässig, sollen im Rahmen dieses Aufwertungsprojekts bereits nächstes Jahr die Bauarbeiten für einen neuen Kreisverkehr starten. Er soll die Kreuzung beim Hotel Moléson ersetzen (die FN berichteten). Wäre denn der Kreisverkehr überhaupt nötig, wenn der neue Tunnel einen Grossteil des Verkehrs von der Ortsdurchfahrt fernhalten soll? «Je weniger Verkehr, desto besser», sagt Andreas Freiburghaus. «Der Kreisverkehr wird für einen besseren Verkehrsfluss sorgen, nicht für weniger Autos.»

Birch–Luggiwil weiter aktuell

Ein weiteres prominentes Projekt, das im Schlussbericht des Gesamtverkehrskonzepts oberste Priorität genießt, ist die Verbindung Birch–Luggiwil. Konkret soll eine neue Anbindung zwischen dem Autobahnanschluss Düdingen und Luggiwil entstehen. Auf diesen Ausbau hofft man in Düdingen seit Jahren. 2021 erteilte das Uvek dem Projekt eine Absage (siehe Kasten unten). Aktuell sei das Projekt Teil von Verhandlungen zwischen Bund und Kanton, sagte Jean-François Steiert am Mittwoch. «Nach der Ablehnung durch den Bund letztes Jahr hat es mühselige Diskussionen gegeben.» Schlussendlich sei aber ein «einigermassen» konstruktiver Weg aufgezeigt worden.



Der noch fertigzustellende Autobahnanschluss bei der Arbeitszone Birch.

Quelle: Aldo Ellena/a

Warum das Projekt, das seit 2006 geplant ist, im aktuellen Gesamtverkehrskonzept weiterhin so hohe Priorität bekommt, erklärte Steiert folgendermassen: «Es ist für den Kanton wichtig, dass die Arbeitszone Birch weiterentwickelt wird – wir brauchen mehr Arbeitsplätze im Kanton.» Und wenn man Arbeitsstellen aufbauen wolle, müsse man auch die entsprechende Verkehrsinfrastruktur haben. Ähnlich dringlich klingt es bei Manfred Raemy. «Die Fertigstellung dieser Autobahnausfahrt ist eine zentrale Aufgabe – hier ist der Bund in der Pflicht.» Aktuell sitze man zusammen mit zwei Bundesämtern und der Region an einem Tisch, sagte Steiert. «Wir wollen die Bundesämter diesmal von Anfang an mit dabei haben, nicht dass sie am Schluss wieder Nein sagen können.»

Chronologie

Birch–Luggiwil: Was bisher geschah

Der unfertige Autobahnanschluss in Düdingen sorgt seit Jahren für Diskussionen. Das Bundesamt für Strassen (Astra) hatte bereits 2006 entschieden, die Verbindungsstrasse Birch–Luggiwil als Teil des Nationalstrassennetzes zu realisieren. Die Strasse sollte den Autobahnanschluss Düdingen direkt mit der Strasse in Richtung Murten und Laupen verbinden. 2013 hatte das Astra ein Projekt dafür öffentlich aufgelegt und zog es anschliessend wieder zurück. 2017 reichte das Astra erneut ein Projekt beim Uvek ein. Mehrere Einsprachen, unter anderem auch von Bundesämtern, sorgten dafür, dass das Uvek dem Projekt letztes Jahr eine Absage erteilte. Laut Staatsrat Jean-François Steiert laufen jetzt wieder Diskussionen, um die Fertigstellung voranzubringen.