



Erwin Luterbacher
Vorsitzender des Bürgerkomitees
Bonnstrasse 43
3186 Düringen

Düringen den 10. Oktober 2020

Raumplanungsamt
Herr Staatsrat Jean-Francois Steiert
Rue des Chanoines 17
1700 Fribourg

Bundesamt für Strassen Astra
Herrn Stefano Coraducci
Place de la gare 7
1470 Estavayer-le-Lac

10.10.2020 Projektantrag zu der Realisierung von Lärmschutzwänden beidseitig an der Autobahn A12 in Düringen per Datum 22.02.2022

Sehr geehrter Herr Stefano Coraducci
Sehr geehrter Herr Staatsrat Jean-Francois Steiert

Quelle: Bundesrat / UVEK / BAFU

Auswirkungen des Lärms

Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität der Menschen. Er belästigt, er wirkt auf Körper und Psyche. Er mindert aber auch die Standortattraktivität ganzer Gebiete. Lärm kann krankmachen, mit gesundheitlichen Langzeitfolgen. Besonders in der Nacht reagieren die Menschen empfindlich auf Lärm.

*Anhaltende Lärmbelastungen haben unter Umständen **schwerwiegende Folgen**: Sie können Schlafstörungen verursachen, die Erholung beeinträchtigen, zu Kommunikationsstörungen führen oder die Lern- und Leistungsfähigkeit reduzieren.*

Hohe externe Kosten

*Lärm verursacht hohe externe Kosten. Dazu zählen Gesundheitskosten für Medikamente, Arztbesuche und Kuraufenthalte. In Wohngebieten mit übermässigem Lärm verlieren die Liegenschaften an Wert. Die Mieteinnahmen bleiben tiefer als anderswo. Externe Kosten des Lärms **bezahlen nicht deren Verursacher**, sondern die Betroffenen sowie die Allgemeinheit.*

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/auswirkungen-des-laerms.html>

Ausgangslage in Düringen an der Autobahn A12:

Das Bürgerkomitee Lärmschutzwände hatte am 27. August 2011 dem Astra ein umfangreiches Dokument mit profunden Daten zu der damaligen Lärmsituation an der Autobahnbrücke A12 in Düringen dargestellt und überwiesen. Am 20. September 2011 wurde dem Bürgerkomitee bestätigt, dass Lärmmessungen durch das Ingenieurbüro CSD getätigt würden und diese erfolgten in fünf verschiedenen Häusern an der Autobahn A12 nahe an der Brücke entlang in den Jahren 2012 und 2013.

Damals 2013 zeigte das Resultat auf, dass beim Haus (Julmy) bei Tag 71dB und bei Nacht 63 dB effektiv gemessen wurde. Dies bei der am lautesten zu ertragenen Empfindlichkeitsstufe IV (Industriezonen) die bei Tag 70dBA und bei Nacht 60 dBA ist. Der Immissionsgrenzwert nach der Norm (Art 43) wurde somit um + 1 dBA am Tag und in der der Nacht um + 3 dBA in überschritten.

Wichtige Bemerkung: Wenn dieses Haus, oder diese dortige Häusergruppe in der **Empfindlichkeitsstufe III** (Wohn- und Gewerbebezonen) **eingeteilt wäre**, was der Realität entspricht, dann würde der **Immissionsgrenzwert III am Tag 65 dBA und in der Nacht 55 dBA gültig sein.**

Dh: Die Immissionsgrenzwerte würden am **Tag mit + 6 dBA** und in **der Nacht mit + 8 dBA** überschritten sein. **Dh:** die Einteilung in einem Gemeinderichtplan ist von einschneidender Bedeutung für die dort wohnenden Bürger/innen, die solches logischerweise nicht gegenwärtigen, denn die verursachte

Fahrzeugimmission, sprich Lärm an der Autobahn ist gleich gehört, **ob in einer Industriezone IV oder in einer Wohnzone II** bei der am **Tag 60 dBA** und in der **Nacht 50 dBA** gelten würden! Das bedeutet in einer solchen Zoneneinteilung II, dass der verursachte Lärm am **Tag um + 11 dBA** und in der **Nacht um + 13 dBA** dort übertroffen wird.

Kampfflugzeug	100 m	6,3–200 Pa	110–140 dB
Drucklufthammer / Diskothek	1 m	2 Pa	100 dB
Gehörschäden bei langfristiger Einwirkung	am Ohr	ab 360 mPa	85 dB
Hauptverkehrsstrasse	10 m	200–630 mPa	80–90 dB
Pkw	10 m	20–200 mPa	60–80 dB
Fernseher auf Zimmerlautstärke	1 m	20 mPa	60 dB
Sprechender Mensch (normale Unterhaltung)	1 m	2–20 mPa	40–60 dB
Sehr ruhiges Zimmer	am Ohr	200–630 µPa	20–30 dB
Blätterrauschen, ruhiges Atmen	am Ohr	63,2 µPa	10 dB
Hörschwelle bei 2 kHz	am Ohr	20 µPa	0 dB

Ein gesundes Gehör kann bei guten Bedingungen im direkten Vergleich Pegel von 1 dBA unterscheiden.

Eine Verdoppelung der Schallleistung entspricht einer Schallpegelerhöhung um 3 dB. **+ 3 dB mehr Lärm bedeutet eine Verdopplung des erzeugten Lärmes und + 6 dBA um eine Vervierfachung!**

"Lautstärke" kann nicht gemessen werden! Was physikalisch gemessen wird, ist der Schalldruck, der dann in einen Schallpegel umgerechnet in dB resp. dB(A) angegeben wird.

Quelle: Wikipedia

Somit wurde bei den vier verbleibenden Häusern gemäss deren zugeteilten Standorten im Richtplan die Empfindlichkeitsstufen II (Wohnzone) und III (Wohn- und Gewerbezone) und IV (Industriezone) die realen Messungen von 8.3 – 6.9 dBA und 8.3–7.8 dBA auf **7.7 dBA / 8.1 dBA** ein gemittelt, was dazu führte, dass diese Häuser folglich gemäss ihren zugeteilten Empfindlichkeitsstufen bemessen wurden und resultierend ihren zugewiesenen Stufen die Normen knapp nicht erfüllen konnten. Und in der Realität die Bürger/Bürgerinnen gemäss ihrer **auch möglichen änderbaren Zoneneinstufung**, unverantwortlich per heutigem Datum und Jahr 2020 weiterhin **durch massiv erzeugten Lärm-, und Feinstaubemissionen an der Autobahn A12 ausgesetzt werden!** Was gemäss Planwerten (Konstruktion) II Tag 55 / Nacht 45 dBA heute niemals mehr so dort gebaut werden könnte!

Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm

Der Alarmwert II beträgt am Tag 70 dBA und in der Nacht 65 dBA

2 Belastungsgrenzwerte

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43)	Planungswert		Immissionsgrenzwert		Alarmwert	
	Lr in dB(A)		Lr in dB(A)		Lr in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Wichtig:

Denn der effektive produzierte Lärm ist das real gehört und die Feinstaubimmissionen ist das festgestellte, **jeden Tag muss der Gartentisch vom schwarzen Staub abgewischt werden und ein sich aufhalten im Freien wird zur Tortur** und dies stellt in Bezug zur Realität **die Messungen als Absurdum dar und werden nicht schwächer** mit der oder einer **mathematischen Einteilungsdefinition!**

Diese **psychischen extremen Belastungen** haben dramatische Einflüsse **auf den menschlichen Körper und die Gesundheit**. Die wurde in diversen Studien mehrmals weltweit und erneut **in der FN vom 17. September 2020** wiederum dokumentiert.

Verkehrslärm

Gesundheitskosten belaufen sich auf 800 Millionen Franken

Am Tag ist jede siebte Person und in der Nacht sogar jede achte Person in der Schweiz von übermässigem Verkehrslärm betroffen. «Das sind circa eine Million Menschen, die darunter leiden und deswegen gesundheitliche Probleme entwickeln können», sagte Staatsrat Jean-François Steiert (SP) an der gestrigen Medienkonferenz zur Verkehrslärm-Präventionskampagne in Bulle. Laut dem Bund belaufen sich die Gesundheitskosten, die der Verkehrslärm und hier vor allem der Strassenverkehr nach sich zieht, auf rund 800 Millionen Franken pro Jahr. Um die Lärmbelastung in der Schweiz zu senken, haben der Bund und die Kantone bereits einen Betrag von rund 4,3 Milliarden Franken in den baulichen Lärmschutz investiert.

Verkehrslärm: Am Tag ist jede siebte Person und in der Nacht sogar jede achte Person in der Schweiz von übermässigem Verkehrslärm betroffen. «Das sind circa eine Million Menschen, die darunter leiden und deswegen gesundheitliche Probleme entwickeln können», sagte Staatsrat Jean-François Steiert (SP) an der gestrigen Medienkonferenz zur Verkehrslärm-Präventionskampagne in Bulle. Laut dem Bund belaufen sich die Gesundheitskosten, die der Verkehrslärm und hier vor allem der Strassenverkehr nach sich zieht, auf rund 800 Millionen Franken pro Jahr. Um die Lärmbelastung in der Schweiz zu senken, haben der Bund und die

Kantone bereits einen Betrag von rund 4,3 Milliarden Franken in den baulichen Lärmschutz investiert.

Wichtig für uns Bürger/innen ist zu wissen:

Dass Lärmmessungen gemäss *Lärmschutz-Verordnung 814.41* **nur während Sommerlichen Bedingungen, an ca. 5 Monaten zwischen Mitte April und Mitte September durchgeführt werden können** und als gültig definiert werden dürfen. Dh: **somit nur mit Sommerreifen, keinem Wind, bei gutem Wetter und keinem Regenfall gelten!** In der Gesamtheit und Realität werden somit die produzierten Immissionen nicht Ganzjährlich betrachtet, was stossend ist, da in Wirklichkeit in unseren Breitengraden allgemein wir mehr mit Winterreifen und Winden und Regen ausgesetzt sind bei unserem Leben an der Autobahn A12 in Düringen, was auch für andere Orte der Realität so entspricht.

Somit wird der effektive Lärm und die Feinstaubimmissionen nicht effektiv dargestellt und man beurteilt nicht die Gegebenheiten! **Die Bürger/innen, Menschen und die Tiere sind aber dieser Stresssituation 365 Tage und Nächte dauernd ausgesetzt und dies zerstört massiv deren Lebensqualität mit gesundheitlichen Konsequenzen, die wir dann alle am Schluss tragen werden müssen.**

Situation:

Generell stellen wir erneut vermehrt 2020 nachts fest; dass zwischen 2.00 – 3.00 Uhr LKW verkehren die mit lärmigen Reifen und lauten Motoren unterwegs sind. Zudem ist es am Tag, bei leichtem Wind, nicht mehr möglich oder wenn Winterreifen auf den Fahrzeugen montiert sind, **vor dem Haus, oder draussen im Garten vernünftig sich aufzuhalten.** Der permanente Lärm und die immensen Feinstaubentwicklungen sind unerträglich und gehen bei den Bürgern/innen in Düringen extrem an die psychische Substanz, denn diese Menschen können seit 25 Jahren ja nichts dafür und hatten sich schon zwei Mal offiziell gewehrt und beschwert. **Der Kanton Freiburg und der Bund hat nun die verordnete Pflicht diese Menschen unmittelbar zu schützen, bevor überhaupt irgendetwas neues an der Autobahn A12 entstehen sollte!**

Fakten Daten: Quelle Bundesamt für Verkehr Astra

Im Jahr 2008 hatten wir im Jahresmittel pro Tag 26'472 FZ/Tag

Im Jahr 2018 hatten wir im Jahresmittel pro Tag 29'745 FZ/Tag

Im Jahr 2019 hatten wir im Jahresmittel pro Tag 29'710 FZ/Tag

Dh: Dass wir in 10 bis 11 Jahren eine Zunahme von rund **3'250 FZ/Tag** hatten und dies beinhaltet eine Zunahme von rund **+13% Verkehr mit resultierender massiver Lärm und Feinstaubentwicklung für die Anwohner/innen an der Autobahn A12.** Eigentlich hätte der Anspruch schon vor 10 Jahren zur Lärmbekämpfung bestanden und vor 25 Jahren hätte man es schon ändern und mit minimalen Massnahmen lindern können, dies wurde folglich leider zu Lasten der Bürger nicht abgewogen.

Warum haben wir in Düringen an der A12 rund 13% mehrverkehr?

Einerseits hat uns die erbaute A1 Bern – Lausanne mittels deren Erbauung im Jahr 2001 Murten – Yverdon uns glücklicherweise markant entlasten können.

Des Weiteren wurde die Poyabrücke im Jahr 2014 erbaut und dies führte im Dorfzentrum in Düringen zu einer Entlastung des Transitverkehrs, da niemand mehr gezwungen ist durch das Dorf Düringen zu fahren um nach Tavers oder ins Oberland zu gelangen. Diese Poyabrücke (210Mio.) funktioniert vom Bund geplant und vom Kanton FR (130Mio) mitfinanziert daher sinnvollerweise als Umfahrung von Düringen mit der Autobahn A12, so wie es für die Stadt Freiburg mit der A12 auch getätigt wird.

Dieser Vorteil hatte die Konsequenz, dass die Fahrzeughalter von Bern oder Bulle her nun damit auf der Autobahn blieben und über die Poyabrücke fahren können um ins Oberland zu gelangen und **einen Anteil an der Zunahme der +13 % beinhalten.** Deshalb auch hatte das Bürgerkomitee 6 bis 10 Jahre abgewartet um die Gegebenheiten und Fakten zu erhalten und ihnen profund nun dokumentieren kann.

Konstruktive Zusammenarbeit:

Wir danken dem Astra dafür, dass es in den letzten Jahren die Poltergeräusche, infolge der Dilatationsfuge auf der Brücke, einigermaßen behoben konnte und wir Bürger/innen **nicht jede einzelne Radachse der Lastwagen und der Anhänger mehr hören müssen!** Die heutigen Gegebenheiten und der aktuelle Zustand sind im Jahr 2020 inakzeptabel **und so fortwährend in keiner Form mehr tolerierbar.**

Lärmassnahmen die bis am 22.02.2022 umgesetzt werden sollen:

- 1) Lärmbekämpfung erspart hohe
volkswirtschaftliche Kosten.
- 2) Einerseits soll die Geschwindigkeit **auf 100 km/h herabgesetzt werden** und dies bewirkt einfach, dass die **die Sicherheit dort bei der Ein-, Ausfahrt um 60% erhöht wird** und der produzierte **Lärm sich um mindestens -3 dBA senken wird!**
- 3) Es sollen **gekrümmte Lärmschutzwände** (vergl. Niederwangen und Brügg bei Biel) **auf beiden Seiten der Brücke an der Autobahn A12 bei Santihans in Düdingen und bis zum national geschützten Moos an der Autobahn A12 und in Birch – Luggiwil montiert werden.**
- 4) **Prioritär und idealerweise sollte eine Übertunneln der Brücke angestrebt werden**, so wie es zum Beispiel in Kirchberg (BE) an der Autobahn A1 ausgeführt worden war und diese erweitert mit der vorhandenen anliegende Kantonsstrasse Richtung Solothurn auch übertunnelt wurde.
- 5) Wir haben ihnen damals **am 7. Juni 2010 alle möglichen Massnahmen umfangreich** dargelegt und bedanken uns für die vergangene aktive professionelle Zusammenarbeit. Betrüblicherweise wurde nie ein **kurzfristiger Flüsterbelag als Zwischenlösung vom Astra zielführend in Erwägung gezogen, dies hätte zu einer aktiven Lärmbekämpfung auf der Brücke funktioniert und wäre ein erster Schritt gewesen.**
- 6) Ein nun vom Astra allenfalls erwogener Flüsterbeleg auf der Brücke, erfüllt gemäss bekannten Studien keine mittelfristigen technischen Anforderungen und wäre für die geplagte Bevölkerung keine zweckentsprechende Lösung des Zustandes die diese unmittelbar nun gegenwärtigen dürfen für ihre zukünftige Lebensqualität! Zudem gibt es Punkte die wir mit der ASTRA und dem Kanton FR vernetzte erörtern möchten, die für den Sensebezirk unabdingbar und förderlich zu gegenwärtigen sind.

Als Sanierungsmassnahmen stehen folgende vier Projekte mit unterschiedlichem Lärmreduktionsvermögen zur Wahl:

- Temporeduktion von 60 auf 50 km/h: 1,0 dB(A)
- Lärmarmer Belag: 2,0 dB(A)
- Lärmschutzwand: 10,0 dB(A)
- Überdeckung: 12,5 dB(A)

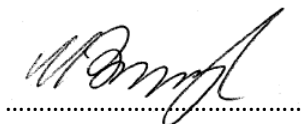
Zur Vereinfachung wird die Lärmreduktion im Vergleich zur maximal nötigen Lärminderung von 12,5 dB(A) (100%) als Kriterium für den Zielerreichungsgrad definiert. Damit erreicht die Temporeduktion eine Effektivität von 8%, der lärmarme Belag bringt es auf 16%, die Lärmschutzwand auf 80%, und mit einer Überdeckung wäre ein Zielerreichungsgrad von 100% möglich.

Das Bürgerkomitee gelangt deshalb bewusst heute am 10.10.2020 an das Astra und den Kanton Freiburg und informiert die Medien, endlich **diesen katastrophalen Missstand rasch zu korrigieren** und stellt mit der **Projektforderung nach nun mehr 25 Jahren und der heutigen 10 jährigen**, dass uns den Anwohnern und den Bürgern und Bürgerinnen von Düdingen an der Autobahn A12 die lebensnotwendigen beidseitigen Lärmschutzwände, oder das bestmögliche Übertunneln an der A12 **bis am 22.02.2022 zielführend zu erstellen und verkehrstechnisch wirksam die Geschwindigkeit auf 100 km/h zu bestimmen sei.**

Mit freundlichen Grüssen das Bürgerkomitee



Vorsitz: Erwin Luterbacher



Vorsitz: Mario Baeriswyl

Das Bürgerkomitee:

Erwin Luterbacher Bonnstrasse 43; Mario Baeriswyl, Ottisbergstrasse 16; Adrian Riedo Bonnstrasse 15; Lambert Julmy Birchstrasse 8; Jeannette Hofmann Bonnstrasse 4; Samuel Zbinden Industriestrasse 36; Stefan Aebischer Rächholderstrasse 12; Yan Raetzo Halta 32 Düdingen Plus; 3186 Düdingen

**Auszüge vom 28. Mai 2020 und vom 16. Juni 2020 zu den Eingaben des VoVD zum Kantonalen Richtplan
Düdingen den 28. Mai 2020**

*Stellungnahme VoVD zum Genehmigungsentscheid RUBD vom 1. Mai 2020 zu der OP Revision
F Planungs- und Baureglement (PBR) und den Zonennutzungsplänen
D2 Gemeinderichtplan Teil Verkehr Richtplankarte A*

Bemerkung: *Ergänzend zu dieser Stellungnahme, ist es den Bürger/innen und Anwohnern von Düdingen unmittelbar wichtig, dass im Jahr 2020 endlich mittels Lärmschutzwänden auf beiden Seiten etwas getan wird um die unzumutbaren Zustände an der Autobahn A12, mit immensem untragbaren Lärm und krebserregendem Feinstaubabsonderungen der 365 Tag und Nacht andauert und unsere 5 Quartiere «Luggiwil-Birch; Santihans, Ottisberg, Rächholderberg und dem geschützten Düdinger Moos belastet.*

Begründung: *Die Verkehrsfrequenzen haben in den letzten 6 Jahren zugenommen, infolge auch der Poyabrücke nach Tafers und in den Sensebezirk, die als Umfahrung von Düdingen rationell erfolgt ist, werden mittlerweile auch die zulässigen Lärmpegel massiv überschritten.*

Forderung: *Dass der Kanton Freiburg mit der ASTRA unmittelbar Verhandlungen definiert, diesen nunmehr 25jährige permanenten Missstand und diesen unzumutbaren Lärmzustand der LKW's und Fahrzeuge auf der A12 in Düdingen, mittel beidseitigen Lärmschutzwänden vom Luggiwil-Birch bis und mit Düdingermoos zu erstellen sei.*

Düdingen den 16. Juni 2020

Ergänzung zur der Einschätzung des RUBD zu unsere Stellungnahme VoVD zum Genehmigungsentscheid RUBD und Eingabe vom 28. Mai 2020

D2 Gemeinderichtplan Teil Verkehr Richtplankarte «Lärmschutzwände»

Ja, diese Bemerkungen sind ausserhalb der Auflage vom 1.Mai 2020, aber sind ein wichtiges Bestandteil bei dem wir den Kanton FR und die Ämter des RUBD erneut aufmerksam machen wollen.

Es fehlen seit über 25 Jahre Lärmschutzwände an der A12 von Birch über die Autobahnbrücke bis zum Moss! Nunmehr soll das RUBD mittels Koordination mit dem ASTRA Estavayer-le-Lac innert 2 Jahren diese Lärmschutzwände umsetzen. Der aktuelle Zustand ist eine tägliche und nächtliche Tortur und mit 35'000 bis 39'000 Fahrzeugen/Tag unhaltbar!

Wir Bürger/innen und Vereinsmitglieder des VoVD von Düdingen, billigen dies in keiner Form mehr und wollen innert 2 Jahren Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Autobahn. Weder das ASTRA noch der Kanton FR macht seit 10 Jahren etwas dagegen in Düdingen, Daher die berechnete erneute begründete Information der Bürger/in und des VoVD in unserer Stellungnahme vom 28. Mai 2020.

Es ist aktuell das einzige förderliche Instrument zu den Behörden des Kantons FR um diese erneut auf diese Notlage zu sensibilisieren und etwas zu fordern! Unsere Eingabe ist als Merkpunkt zur Handlung definiert und wir erwarten unmittelbares pro aktives Handeln.

Vorteilhaft wären auch in Zukunft Ortsplankarten mit Integration von Lärmzonen an neuralgischen Punkten vom Kanton zu Händen der Gemeinden zu erstellen, um damit Planungen zonengemäss handhaben zu können und nicht die Bürger/in im Lärm ausgesetzt und Feinstaub ersticken und ihrem Leid weitere Jahrzehnte zu belassen.

Datenquellen:

verkehrsdaten@astra.admin.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Grund: Es geht um die rationelle Erfassung der Verkehrszahlen zur Quantifizierung der Fahrzeuge und den zu erarbeiteten Massnahmen für diese Region

Bemerkung: Früher konnte man online die Verkehrsdaten der jeweiligen Messstation auf ihrer Home Page abrufen. Könnten Sie mir bitte den Link hierzu zustellen.

oder die Verkehrsdaten pro Jahr 2010 - 2020 /Mt. Tag je untenstehender Messstation 325 + 107 + 175 zustellen.

Besten Dank für Ihre geschätzten Infos und Daten
Erwin Luterbacher

Zählstellen (übergeordnet) (Bundesamt für Strassen, Kanton)			
Zählstelle Nr. (AVZ)	325	Bezeichnung	DÜEDINGEN S (AB)
SSVZ Nr.	-	Richtung 1	FLAMATT
Kanton	FR	Richtung 2	FRIBOURG
Swiss 10	True	Netz	Grundnetz
Status	in Betrieb	Strasse	A 12
Anwendung	Online+Statistik	Koordinate OST	579997
Art	physisch	Koordinate NORD	188731
Anzahl Fahrstreifen	4	Inbetriebnahme	20.06.2007

Um zusätzliche Informationen über Zählstellen zu erhalten, kontaktieren Sie bitte verkehrsdaten@astra.admin.ch



Zählstellen (übergeordnet) (Bundesamt für Strassen, Kanton)			
Zählstelle Nr. (AVZ)	107	Bezeichnung	WUNNEWIL (AB)
SSVZ Nr.	959N	Richtung 1	FLAMATT
Kanton	FR	Richtung 2	DÜEDINGEN
Swiss 10	True	Netz	Grundnetz
Status	in Betrieb	Strasse	A 12
Anwendung	Online+Statistik	Koordinate OST	587577
Art	physisch	Koordinate NORD	191668
Anzahl Fahrstreifen	4	Inbetriebnahme	01.10.1973

Um zusätzliche Informationen über Zählstellen zu erhalten, kontaktieren Sie bitte verkehrsdaten@astra.admin.ch



Zählstellen (übergeordnet) (Bundesamt für Strassen, Kanton)			
Zählstelle Nr. (AVZ)	175	Bezeichnung	CONT. DE FRIBOURG (AR)
SSVZ Nr.	958N	Richtung 1	FLAMATT
Kanton	FR	Richtung 2	BULLE
Swiss 10	True	Netz	Grundnetz
Status	in Betrieb	Strasse	A 12
Anwendung	Online+Statistik	Koordinate OST	577126
Art	physisch	Koordinate NORD	185554
Anzahl Fahrstreifen	4	Inbetriebnahme	01.02.1989

Um zusätzliche Informationen über Zählstellen zu erhalten, kontaktieren Sie bitte verkehrsdaten@astra.admin.ch





Lärmschutzwände A12 Düdingen

17. Möglicher Standort der Lärmschutzwände in Düdingen:
Von der Autobahneinfahrt Richtung Freiburg
über die Autobahnbrücke bis und mit
Ottisberg.



Lärmschutzwände 1650m

Kostenschätzung zu 600 - 800/m²
für 1650m H=3m Fr. 3.0 – 4.0 Mio.

24



Erhaltenen Daten der Astra per 31.08.2020

DTV Zähler Düdingen Nr. 325 der Astra per 31.08.2020

DTV 2018 (DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr)														Richtung Flamatt	
325 (DUE DINGEN S (AB))	Q	Volumenda ten	01 - Busse, Cars	02 - Motorräder	03 - Personenw agen	04 - Personenw agen mit Anhängen	05 - Lieferwage n	06 - Lieferwage n mit Anhängen	07 - Lieferwage n mit Auflieger	08 - Lastwagen	09 - Lastenzug	10 - Sattelzug	Unbekannt e Fahrzeuge		
Januar	27'421	14'048	39	86	11'356	35	1'597	56	46	275	208	350	0		
Februar	29'463	14'761	45	86	11'794	39	1'717	70	46	320	242	400	0		
März	30'748	15'395	49	100	12'316	51	1'791	81	49	318	233	406	0		
April	29'765	15'105	53	180	11'868	58	1'815	90	56	339	240	405	0		
Mai	29'596	14'789	60	200	11'523	69	1'802	92	47	344	239	412	0		
Juni	30'094	14'922	69	256	11'446	71	1'866	99	61	355	258	442	0		
Juli	30'937	15'483	64	276	11'942	81	1'936	101	60	354	244	423	0		
August	30'540	15'534	58	255	12'060	89	1'984	104	46	324	228	386	0		
September	30'856	15'529	63	268	11'998	76	1'956	102	49	360	231	425	0		
Oktober	30'817	15'586	54	177	12'072	65	1'993	100	48	370	254	453	0		
November	29'302	14'775	43	104	11'636	44	1'793	85	46	351	243	430	0		
Dezember	27'405	13'846	47	113	11'161	46	1'520	71	39	297	207	344	0		
Total zu 12Mt.	29'745	14'982	54	176	11'764	60	1'815	88	50	334	236	406	0		
Prozent	100	50.4	0.2	0.6	39.6	0.2	6.1	0.3	0.2	1.1	0.8	1.4	0		

DTV 2019 (DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr)														Richtung Flamatt	
325 (DUE DINGEN S (AB))	Q	Volumenda ten	01 - Busse, Cars	02 - Motorräder	03 - Personenw agen	04 - Personenw agen mit Anhängen	05 - Lieferwage n	06 - Lieferwage n mit Anhängen	07 - Lieferwage n mit Auflieger	08 - Lastwagen	09 - Lastenzug	10 - Sattelzug	Unbekannt e Fahrzeuge		
Januar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Februar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
März	30'899	15'628	48	124	12'403	51	1'918	83	48	313	227	415	0		
April	29'495	14'841	55	140	11'594	59	1'865	90	47	338	231	422	0		
Mai	28'725	14'455	64	149	11'241	56	1'789	92	50	347	238	428	0		
Juni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Juli	30'809	15'315	72	269	11'652	76	2'040	107	51	363	243	443	0		
August	30'675	15'673	67	265	12'117	90	2'093	100	42	319	209	372	0		
September	30'533	15'361	69	250	11'745	75	2'045	108	51	342	244	432	0		
Oktober	30'067	15'269	60	153	11'769	64	2'006	102	52	364	252	446	0		
November	28'477	14'345	48	91	11'225	44	1'816	80	45	350	238	409	0		
Dezember	27'712	13'621	40	76	10'919	36	1'656	62	35	277	196	325	0		
Total zu 9Mt.	29'710														
Prozent															

Quellen:

- Bundesrat/UVEK/BAFU
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm.html>
- <http://www.laerm.ch/de/startseite.html>
- Richtlinie für die Zusammenarbeit der staatlichen Dienststellen Pflichtenheft für die akustischen Untersuchungen.
https://www.fr.ch/sites/default/files/2019-09/bruit_directive_de.pdf
- 814.41 Lärmschutz-Verordnung