

Düdingen den 15. Februar 2019



Verein für die optimale
Verkehrerschliessung von Düdingen
c/o Erwin Luterbacher
Bonnstrasse 43
3186 Düdingen

Einschreiben
Gemeinde Düdingen
Detailbebauungsplan Gänseberg 1
Postfach 85
Hauptstrasse 27
3186 Düdingen

Einsprache: Detailbebauungsplan Gänseberg 1 (Artikel GB: 4181, 6160)

Aktuell liegt ein Detailbebauungsgesuch Gänseberg 1 von Düdingen öffentlich auf, vom 18. Januar bis 18. Februar 2019. Das Detailbebauungsgesuch ist ein Baugesuch der Investorengruppe Alfred Müller SA, Av. Des Champs - Montants 10a; 2074 Marin.

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein für die optimale Verkehrserschliessung von Düdingen (VoVD) erhebt Einspruch und Forderungen zu der aktuellen Planaufgabe: Detailbebauungsplan Gänseberg 1 (Artikel GB: 4181, 6160) vom 18. Januar 2019

Legitimation des VoVD

Wir legen ihnen unsere Statuten per 23. Februar 2018 und unsere Mitgliederliste 2018 bei. Unser Verein ist nach dem ZGB Art. 60 ff ein öffentlicher Verein und vertritt die Anliegen der Mitglieder/innen, der Bürger und Bürgerinnen rund um Düdingen, der Region Sensebezirk und übergreifend des Kantons Freiburg. Gemäss Dokumentationen sind alle unserer Mitglieder direkt betroffen und jeder einzelne wäre berechtigt Bemerkungen und Einsprachen zu tätigen. Nach Art.76 Bst. A VRG ist unter anderem zur Beschwerde berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Text fortlaufend...Gemäss unserer Mitgliederliste 2018 ist erkennbar, wer ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Das BGE 136 II 539 E. 1.1 ist somit vollumfänglich erfüllt und unsere Anliegen, Forderungen und Beschwerden sind gebührend zu beachten. Übergreifend wurde die Legitimation unserem Verein VoVD durch die Bundämtern in Bern bestätigt.

GENERELLE Informationen über Strassenbau und Konzepte des Bundes!

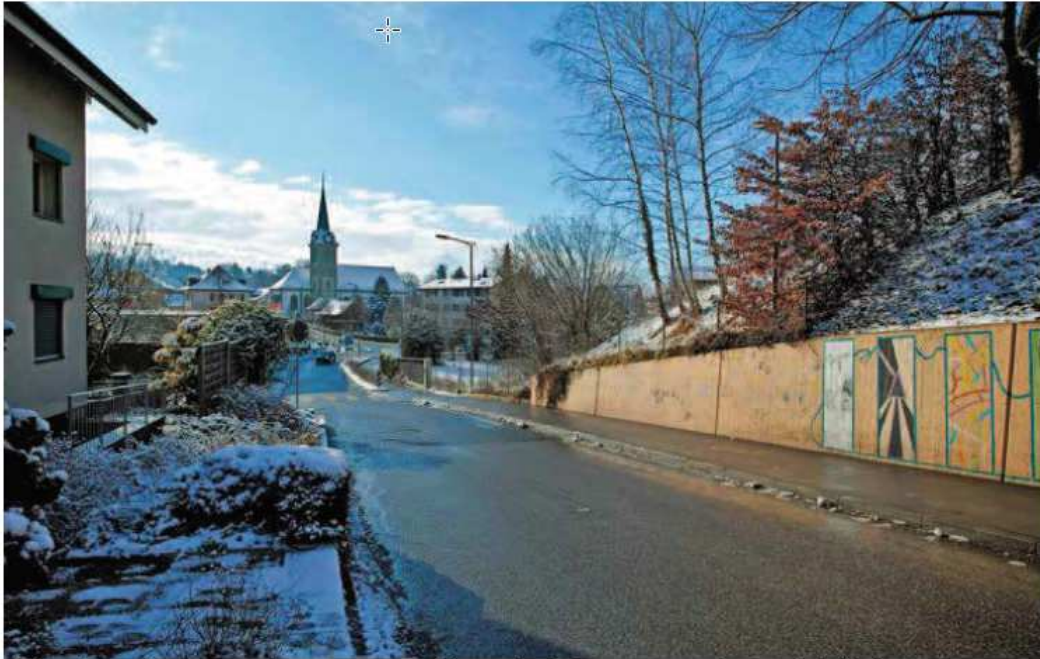
Das Bundesamt für Umwelt und Raumplanung, sprich Frau Bundesrätin Doris Leuthard, orientierte uns vor kurzem in der FN 24. Oktober 2018 und den Medien: Auszug

*Die Zunahme der Mobilität lässt sich nicht stoppen. Doch soll das Kulturland der Schweiz erhalten bleiben, so ist ein Ausbau nur beschränkt möglich: **Es gelte, die bestehenden Infrastrukturen besser zu nutzen, die verschiedenen Verkehrsträger zu vernetzen und auch interdisziplinär zu planen.***

D.h.: Dass wir mit den bestehenden Strasseninfrastrukturen arbeiten sollen und es nicht mehr das Ziel sein wird, neue Strassenprojekte zu bauen die nicht der Raumordnungsgesetzten und Moratorien entsprechen. Wir sollen mit den hiesigen Gegebenheiten arbeiten; also mit der Gänsebergstrasse und der Hauptstrasse und das Zweckmässigste daraus machen. Was in sich kein Problem darstellt, da bislang alles getan wurde, diese Strasse umfassend sicher zu machen und dies zu gewährleisten in Zukunft.

Düdingens Pläne für die Gänsebergstrasse

Die Gänsebergstrasse in Düdingen wird künftig nicht mehr durchgehend befahrbar sein. Eine Abschränkung soll verhindern, dass sie als Schleichweg benützt wird. Die Massnahme wird zusammen mit andern im Zuge einer neuen Überbauung realisiert.



Blick von der Gänsebergstrasse in Richtung Hauptstrasse. Auf dem Areal rechts des Fussgängerstreifens entsteht die Überbauung. Bild Aldo Ellena

Das Bild veranschaulicht die heutige Situation eindrücklich. Die Strasse ist wenig befahren und uneingeschränkt sicher.

Die Gänsebergstrasse ist aktuell mit einem 2.10m breitem Trottoir gesichert und unten ist die Fahrspur verschmälert worden, damit mit einem Fahrzeug gefahren und nicht gekreuzt werden kann. Dort ist der Fussgängerstreifen und Übergang zum Migros und dem weiterführenden Trottoirs an der Hauptstrasse entlang.

Die Gänsebergstrasse wird heute wenig benutzt mit ca. 2'000 Fahrzeuge/Tag (Quelle: Agglomeration).

Die Kapazität zur Entlastung der Hauptstrasse ist mit dieser Binnenverbindungsstrasse und deren Sicherheit ist heute absolut gewährleistet. Die Gänsebergstrasse hat ein LKW durchfahrtsverbot und ist mittels Bodenwellen oben gesichert worden. Die Einfahrt zur Gänsebergstrasse wurde oben bei der Riedli-, Brugerastrasse vor kurzem für Fr. 190'000.-- optimiert. Alle Bürger/innen befahren diese Binnenentlastungsstrasse mit Bedacht und sorgfältig. Es gab in den letzten Jahrzehnten keine Personunfälle, eine Unfallstatistik wurde daher nicht ausgewiesen.

Effekthaschend wird von einer Schleichwegsituation gesprochen, die marginal auftritt und demzufolge sachlich nicht erfasst wurde, weil man hierzu einfache Verkehrsmassnahmen treffen könnte. Wie es mittels Tempo 30km/h eigentlich im bestehenden Massnahmenkatalog der Agglomeration ausgewiesen wurde.

Fakt ist: Dieser private Blockhausbau soll nun alle bisherigen erstellten und sinnvoll erreichten Parameter inklusive des bewilligten AP2Aggloprogrammes über den Haufen werfen, damit eine private Baufirma dann einfach zu Lasten Dritter seine private Aus-, und Einfahrt auf die sichere Gänsebergstrasse dann bauen möchte.

Zudem wird Verkehr NEU generiert und die Attraktivität gesteigert, mittels der neuen geplanten 2ten Zufahrt in der Mitte der Gänsebergstrasse, die zum öffentlichen Parkplatz dann führen soll. Als LVA ausgewiesen, wo diese 2te Ein/Ausfahrt, dass Gänseberg - Trottoir dann erneut queren erneut wird, was heute nicht der Fall ist.

Ausgangslage und Situation: Detailbebauungsplan

Tatsächliches:

Der Detailbebauungsplan ist ein Gesuch der Gemeinde Düdingen an den Kanton Freiburg zu einem folgenden Baugesuch einer Überbauung der Alfred Müller AG im Herbst 2019, das dann gestellt werden würde. Um das Bauvorhaben realisieren zu können, muss der Detailbebauungsplan den aktuellen Vorschriften des Planungs- und Baureglement (PBR) und den aktuellen Ortsbildschutzperimeter entsprechen. Um das Baugesuch und die erwünschten Planzahlen zu der Überbauung zu realisieren, wird das bestehende PBR in Rot abgeändert und der Gemeinderat beabsichtigt die Gänsebergstrasse dafür vom Durchgangsverkehr sperren zu lassen. Um die Gänsebergstrasse vom Durchgangsverkehr, mittels Pollern oder Schranken zu sperren, braucht der Gemeinderat das Kreditbegehren und das Einverständnis des Generalrates, respektive resultierend das der Bürger/innen von Düdingen. Für den Bau- und die verkehrstechnischen Belange den Kanton und erweitert die des Bundes.

Aus bisherigen und übergeordneten Aspekten zu den getätigten Massnahmen und Reglementen zur Ortbildung, der Raumbildung im Dorfkern und den zukünftigen verkehrstechnischen einschneidenden Gründen zu einer optimalen vernetzten ökologisch Verkehrsplanung in und um Düdingen, dem Sensebezirk und des Kanton FR, **erheben wir Einspruch und Forderungen zu diesem Vorhaben.**

1. Planungs- und Baureglement (PBR) von Düdingen (11. Februar 2014 OP Revision 8. Juni 2016)

Einspruch: Der aufgelegte Detailbebauungsplan der Gemeinde, entspricht nicht den aktuellen Vorgaben und Vorschriften des gültigen Planungs- und Baureglement (PBR) der Gemeinde von Düdingen. Siehe Auszug: **Bezug die grüne Umrandung der Zone auf dem Gemeindeplan und die in Rot abgeänderten Parameter hierz.**

Art. 11 Ortsbildschutzperimeter

1 Ziel

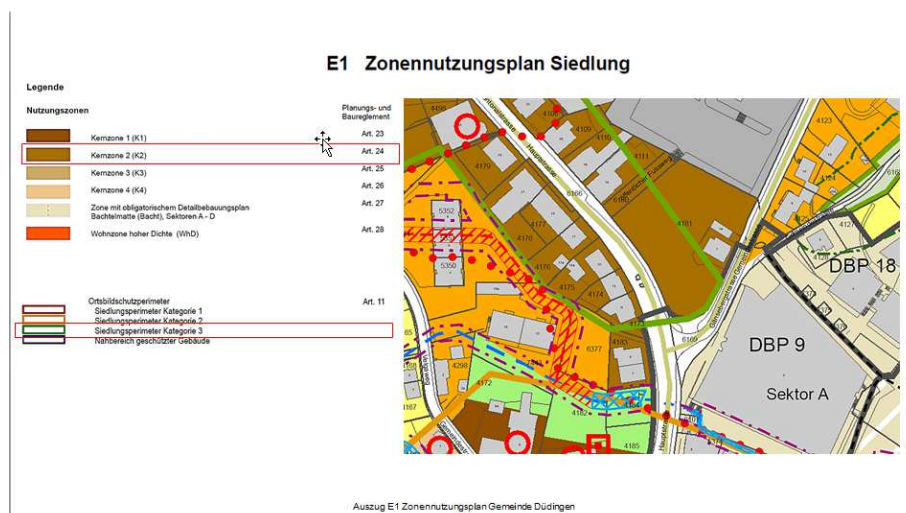
Die Ortsbildschutzperimeter (Siedlungsperimeter, Umgebungsperimeter, Nahbereich geschützter Gebäude) haben zum Ziel, die bauliche Einheit und Eigenart des schützenswerten Ortsbildes und seiner Umgebung zu erhalten. Das Ortsbild wird bestimmt durch Gebäude, Freiräume sowie die allgemeine Gliederung und Gestalt des Terrains. Die Vorschriften der jeweiligen Nutzungszonen gelten nur, soweit die nachfolgenden Bestimmungen für den Ortsbildschutz eingehalten sind.

Art. 24 Kernzone 2 Auszug:

Gemäss dem aktuellen Baureglement Art. 24 Kernzone 2 (K2) Punkt 4 (Beilage) gilt

- Freihaltung des Bereichs der Verzweigung Hauptstrasse-Gänsebergstrasse von Hochbauten und die Gestaltung als Grünraum;
- Berücksichtigung des Ortsbild- und Kulturgüterschutzes gemäss Art. 11 ff PBR

Auszug Zonennutzungsplan Siedlung



Begründung: Es wird aktuell durch den Gemeinderat versucht, das bisherige geschützte Ortsbild zum Nachteil von diesem zu verändern, damit zu Gunsten eines Dritten, somit der Baufirma, eine grössere Bauzone (Höhe/Breite/Tiefe und Grenzabstände bewirkt werden können. (siehe Anhang)

Dass seit Jahrzehnten geschütztes Ortsbild von Düdingen ist als Kernpunkt bestimmt worden und soll für seine Zukunft weitgehend erhalten bleiben. Das Ortsbild wurde in allen Dokumentationen und Regelwerken (PBR Art. 13 Architektonische Gestaltung) von Düdingen als Schützens-, und erhaltenswert öffentlich dokumentiert.

Der vorherrschende Grund war, dass die Migros 2008 Mehrstöckig bauen wollte und dies entspricht nicht dem Ortsbild und dieser Bau sowie der geplante Neubau befinden sich im Hochwasserschutzgebiet. Die Bürger/innen und der Gemeinderat wollten keine ortsfremden Neubauten in Zukunft billigen und damit unterbinden. Daher wurde extra das bestehende PBR für eine solche Situation erstellt und in gutem Glauben von den Bürger/innen so bewilligt.

Es ist daher abwegig, wie das vorliegende Projekt zeigt, **unser bestehendes PBR abzuändern**, infolge Begehrlichkeiten von privaten Investorengruppen, dies zu Lasten Dritter, der Bevölkerung und dem geschützte Ortsbild und verkehrstechnischen Möglichkeiten gesamthaft vereiteln werden können. Insbesondere die **Grenzabstände Art 24 von 8m auf 4m** absichtlich verändert würden.

Dass geschützte Dorf Bild der Hauptstrasse und dem Gänseberg – Schulhaus und die Sicht zu unserer Kirche wird im laufenden Projekt unzumutbar um 2/3 beschnitten und die Sicht wird massiv eingeschränkt. Dies auf Grund der zu hohen, zu breiten und zu tiefen Blockhochhäuser, die nicht dem bestehenden Planungs- und Baureglement entsprechen und jetzt versucht werden abzuändern.

Akkurate Bauten könnten erstellt werden, diese aber müssen sich an die bestehenden Reglemente und Ortsbilder eingliedern lassen und nicht wie geplant, als überdimensionierter BLOCKBAUTEN für die nächsten 100 Jahre im Raum stehen bleiben und uns zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten und verkehrstechnische Massnahmen damit blockieren werden.

Beispiel: Das geplante Valtraloc, Ortsbussysteme, künftige Baumalleen und Gestaltungsmöglichkeiten zu einer Verkehrsplanung die uns dann verwehrt bleiben.

Wir fordern seit Jahrzehnten ein generelles Verkehrskonzept ohne Umfahrungsstrassen in Düdingen, aber der Gemeinderat verwehrt dieses den Bürger/innen und bleibt stur, klammert sich an überholten Ansichten, obwohl alle Parameter seit Jahrzehnten durch den Kanton und den Bund dagegensprechen und diese Projekte mittlerweile erwiesen nicht den aktuellen Moratorien und den Raumplanungsrichtlinien und Gesetzen des Bundes entsprechen.

Forderung: Auf den Detailbebauungsplan Gänseberg 1 und die dazu bezweckten Änderungen in unserem aktuellen Planungs- und Baureglement (PBR) sei nicht einzutreten und die Bewilligung sei dazu nicht zu erteilen.

Beilage: Das Ingenieurbüro L11 hat im Vorfeld selber auf den Ortsschutz und die Bestimmungen hingewiesen, warum diese dennoch nun verändert werden ist inakzeptabel.

470a-GDM

DBP « Gänseberg 1 » 3180 Düdingen – Reglement

14.01.2019 EL/PP

Art. 13 Architektonische Gestaltung

- 1 Das Gesamtbild der Überbauung ist harmonisch zu gestalten, und hat sich in das geschützte Ortsbild der Hauptstrasse einzugliedern. Die Materialisierung der Aussenhülle muss für die Baufelder 3 bis 5 einheitlich gewählt werden.
- 2 Um dem Ortsbildschutz gemäss PBR Art. 11 zu gewährleisten sind die im PBR verfassten Bestimmungen einzuhalten.

Beilage: Auszug aus dem Planungs- und Baureglement (PBR) der Gemeinde Düringen und die Neu mit Rot durchgestrichen Begehrlichkeiten **Art. 11 ff** zu der Ortsbildänderung; Grenzabstände und Änderungen.

Spezielle Zonenvorschriften

Art. 23 Kernzone 1 (K1)

4 Besondere Bestimmungen

~~Für alle Bauvorhaben ist eine Voranfrage einzureichen. Vor jedem Baubewilligungsgesuch ist eine informelle Voranfrage bei der Gemeinde einzureichen.~~

Neubauten sowie Erweiterungen und Umnutzungen bestehender Bauten haben sich an folgenden Zielen und Grundsätzen zu orientieren:

- Erhaltung des überlieferten Charakters des Alten Dorfkerns
- ~~— Berücksichtigung des Ortsbild- und Kulturgüterschutzes gemäss Art. 11 ff PBR~~
- ~~— Abstimmung mit der Massnahme V2 des Richtplans Verkehr (Integrales Betriebs- und Gestaltungskonzept alter Dorfkern)~~

Für Dachlukarnen und Dachaufbauten gelten die Bestimmungen gemäss Art. 64 Ziff. 1 PBR.

~~Der Gemeinderat kann gemäss Art. 28 Abs. 2 RPBR einen Detailbebauungsplan verlangen, wenn ein Bauvorhaben dies erfordert.~~

Art. 24 Kernzone 2 (K2)

4 Besondere Bestimmungen

~~Für alle Bauvorhaben ist eine Voranfrage einzureichen. Vor jedem Baubewilligungsgesuch ist eine informelle Voranfrage bei der Gemeinde einzureichen.~~

~~Hauptgebäude müssen an die Baulinie gestellt werden. Wo entlang der Hauptstrasse eine Baulinie definiert ist, müssen Hauptgebäude an diese Baulinie gestellt werden.~~

~~Die geschlossene Bauweise ist möglich.~~

Neubauten sowie Erweiterungen und Umnutzungen bestehender Bauten haben sich an folgenden Zielen und Grundsätzen zu orientieren:

- Erhalt des geschlossenen Strassenraums und der bestehenden Fassadenflucht
- gestalterische Eingliederung in die bestehende Bebauung
- Orientierung der Erdgeschosse und Vorbereiche zum öffentlichen Strassenraum
- ~~— Freihaltung des Bereichs der Verzweigung Hauptstrasse Gänsebergstrasse von Hochbauten und die Gestaltung als Grünraum~~
- ~~— Berücksichtigung des Ortsbild- und Kulturgüterschutzes gemäss Art. 11 ff PBR~~

Für Dachlukarnen und Dachaufbauten gelten die Bestimmungen gemäss Art. 64 Ziff. 1 PBR.

~~Der Gemeinderat kann gemäss Art. 28 Abs. 2 RPBR einen Detailbebauungsplan verlangen, wenn ein Bauvorhaben dies erfordert.~~

nicht anwendbar)

Grenzabstand GA: 1/2 h, min. 4.00 m

Überbauungsziffer ÜZ: 0.55 (Erhöhung gemäss Art. 62 PBR)

Art. 28 Wohnzone hoher Dichte (WhD)

2 Masse

Gesamthöhe h: 17.00 m

Fassadenhöhe traufseitig Fh tr: 15.00 m

Gebäudelänge GL: 44.00 m

Grenzabstand GA: 1/2 h, min. 4.00 ~~8.00~~ m (Erhöhung gemäss Art. 83 RPBR)

Geschossflächenziffer GFZo: 1.10

Geschossflächenziffer GFZu: 0.60

Überbauungsziffer ÜZ: 0.30 (Erhöhung gemäss Art. 62 PBR)

2. Gänsebergstrasse von Düdingen

Ausgangslage, Tatsächliches und Begründungen

- Die Gänsebergstrasse existiert in der heutigen Form seit über 70 Jahre. Diese hat im Bereich der Schule bis zur Migros, ein breites Trottoir von 2.10m, das für Fussgänger und für ein Kreuzen mit einem Kinderwagen oder einem Schülervelos ausreichend konstruiert wurde.
- Die Gänsebergstrasse ist mit diesem Trottoir und den kürzlich erweiterten getätigten fünf Verkehrsberuhigungen Massnahmen seit Jahrzehnten, eine der sichersten Strassenverbindungen von Düdingen.
- Einer Strassenbreite von 5.90m in diesem Bereich, das für ein langsames Kreuzen von zwei Fahrzeugen ausgestattet wurde.
- Ist beim Gänsebergschulhaus mit einem festen Betontrog ausgestattet der ausreichend eine gesicherte Zufahrt zum Parkplatz garantiert.
- Die Elterntaxis sind seit Jahren eigentlich nicht geduldet und stellen das einzige Problem dar, dass in Zukunft dann sogar verstärkt werden wird, siehe folgende Punkte 3 bis
- Die heutige Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz ist während 22 Std nicht mit Schulkindern frequentiert und daher ein sicherer Zugang.
- Es wurde eine hohe Betonmauer für ca. Fr. 200'000 Franken erstellt.
- Die Gänsebergstrasse ist seit langem mit einem LKW Durchfahrts-Verbot ausgestattet.
- Beim oberen Fussgängerstreifen ist sie mit einer Bodenwelle ausgestattet, vorwiegend für die Schüler- Querungen zum Wolfackersschulhaus.
- Vor 12 Jahren im Jahr 2006 wurde im Eingangsbereich unten bei der Migros, eine Verengung für ca. Fr. 120'000.-- und ein breiteres Trottoir errichtet, damit das Kreuzen von 2 Fahrzeugen verhindert werden wird und somit die Ein- und Ausfahrt der Gänsebergstrasse massgebend zu beruhigen. Dies erweitert auch um die Fussgänger und Schulkinder dort zu schützen.
- 2018 also erst vor einem Jahr, wurde der Eingangsbereich (Bahnhof-, Brugera-, Riedlistrasse) für Fr. 190'000.-- verkehrstechnisch auf dem neusten Stand gebracht um abermals die Gänsebergstrasse weiter zu beruhigen.
- Diese Investitionen wurden durch die Gemeindeversammlung bewilligt, um die Funktionalität und die Sicherheit für alle Verkehrsnnehmer der Gänsebergstrasse in der Zukunft zu gewährleisten. **Bis zum heutigen Datum haben diese Investitionen und Massnahmen alle zur Sicherheit beigetragen und umfassend sich bewährt!**
- Die fünf verkehrsberuhigende Massnahmen: Die Verengung bei der Migros unten; Einfahrt oben mit der Erhöhung t bei der Brugera-, Riedlistrasse; Bodenwellen obere Mitte, Blumentrog bei der Einfahrt Gänsebergschulhaus und das LKW Verbot, haben sich erstklassig bewährt und haben zu keinem Unfall geführt.
- Überwiegend wird diese Binnenverkehrs-entlastungsstrasse in beide Richtungen von den angrenzenden Quartieren und Bürger/innen sorgsam und langsam befahren. Dies hat die Gemeinde **am Orientierungsabend anhand von Geschwindigkeitsmessungen selber bestätigt.**

3. Gänsebergstrasse – Hauptstrasse – Bahnhofkreisel von Düdingen

Ausgangslage, Tatsächliches und Begründungen

- Die Gänsebergstrasse nimmt mit unserer Hauptstrasse zusammen den Binnenverkehr in das Dorfzentrum auf, jegliche Schmälerung dieser Kapazitäten wird sich auf die Hauptstrasse direkt auswirken und deren Durchfluss Kapazität schmälern, was in sich unlauter und zu unterbinden ist. Es ist somit paradox, diese seit Jahrzehnten bestehende und funktionierende Infrastruktur der Gänsebergstrasse zu tilgen oder gar dieser abzuerkennen, um unverantwortlich mehr Verkehr auf die Gänseberg-, und Hauptstrasse und den Bahnhofkreisel zu bewirken.
- D.h. Wenn die Gänsebergstrasse geschlossen würde, würde es automatisch für die Bewohner/innen der Hauptstrasse, die mittlerweile mit Flüsterbelag ausgestattet worden ist, zu mehr Verkehr, Lärm und Feinstaub kommen und diese ausgeprägt dann belasten.

- **Und würde die Funktionalität der bestehenden Umfahrung von Düdingen, der A12 mit der Poyabrücke und ihrem Transittunnel, nach Tifers und den mittleren Sensebezirk untergraben.**
- Dass die Durchgangssperrung der Gänsebergstrasse den Bahnhofskreisel direkt betreffen wird, ist offensichtlich, dieser hat eine Durchflusskapazität von ca. 450 bis 650 Fzg./Std und könnte den NEU zugeführten Mehrverkehr an den Abendzeiten, wo der eigene Ziel-, /Quellenverkehr zu den Nord/Ost Quartieren dann zurückkommen werden nicht rationell mehr tragen können.
- Laut Mitteilungsblatt Februar 2019 ist eine verlängerte Buslinie 124 (tpf&Post) versuchsweise für zwei Jahre geplant: Linie Bahnhof – Chänelmattstrasse - Leimacker – Kirche - Brigli – Gantrisch / Juraweg - – Zeligstrasse - Bahnhof. Warum der Linienbus nicht schon jetzt durch die Gänsebergstrasse gefahren wird ist abgründig, infolge der sporadischen Staubbildung an den Randzeiten im Dorfzentrum und dem hausgemachten Binnenverkehres zu dieser Zeit.
- Sinnvollerweise würde in Zukunft, dass geplante Ortbussystem auf der Gänsebergstrasse ihren Weg zum Bahnhof haben, mit einem Aus/Einstieg beim Schulhaus. D.h. 4 x 30 Min, also 2 Std am Tag würden für die Schulkinder ausreichen, es kann nicht sein, dass man eine funktionstüchtige Strasse, 22 Std für den eigenen Binnenverkehr und für die Bevölkerung sperrt und sie diese nicht mehr benutzen können. Es ist unbegründet die Gänsebergstrasse 24 Std zu sperren.
- Es wird geplant, mittels eines Ampelsystems den Verkehrsfluss beim Bahnhof zu steuern und eine mögliche Fussgängerunterführung beim Einkaufszentrum Coop zum Bahnhofareal zu erstellen. Diese Auswirkungen wurden nicht erfasst, haben aber auf das Verkehrsverhalten im Dorfzentrum und dem Bauprojekt und dem gesamten Strassennetz bis zu Autobahn bedeutenden Einfluss.
- Zudem ist ein Valtraloc System in Düdingen vorgesehen (AP2), dieses ist nicht in das vorliegende Bauprojekt und in eine gesamthafte Verkehrsplanung von Düdingen eingeflossen und mittels den bestehenden Synergien der Gänsebergstrasse eingeplant worden.
- Das beabsichtigte Vorgehen untergräbt die dokumentierten Pläne des AP2 der Agglomeration und werden nach eigenem Gutdünken des Gemeinderates eigenmächtig geändert und sind nun mit der beabsichtigten Sperrung der Gänsebergstrasse dokumentiert.



4. Die Verkehrsplanung der Gemeinde ist nicht nachhaltig:

1. Er will mit dieser Sperrung der Gänsebergstrasse erreichen, dass die Dorfdurchfahrt und der Binnenverkehr von 70%; Ziel-, Quellenverkehr 20% und der abnehmende Transitverkehr 10% einzig über die Hauptstrasse geführt werden würde und der Abendverkehr ausgebremst werden könnte! **Es ist offensichtlich dass er seine überholten Umfahrungspläne damit wieder erneuern möchte.**
2. **Diese Umfahrung wird vom Bund, infolge Kosten-, Nutzen Verhältnis nicht finanziert und wurde vom Kanton infolge der unwirklichen und einschneidenden Parameter auf Stufe III zurückgestellt, da diese in keiner Weise eine ökologische und nachhaltige Verkehrsführung in Zukunft erfüllt und verkehrstechnisch nicht Zielführend ist und Probleme generiert.**

3. Dank der A12 und der Poyabrücke mit seinem Transittunnel, für 210 Mio. im Jahr 2014 erbaut, haben wir eine direkte Verbindung nach Tafers und den mittleren und oberen Sensebezirk erhalten.
4. Es ist niemand mehr gezwungen durch das Dorf Düdingen zu fahren um nach Tafers und in den mittleren und oberen Sensebezirk zu gelangen.

5 **2. Verkehr (Seite 51/164 der Daten: 2 470a-PAD-Enquete_14jan19**

Einspruch: Im Ausführungstext des DETAILBEBAUUNGSPLAN Gänsebergstrasse vom November 2018, der Firma triform sa werden widersprüchliche und falsche Angaben kommuniziert, um den Eindruck einer Verbesserung zu suggerieren, was in keinem Fall zutrifft:

Auszug Seite 51 / 164

2. Verkehr

2.1 Erschliessung und begleitende Verkehrsmassnahmen

Der DBP Gänseberg wird von der Hauptstrasse über die bestehende Kreuzung mit der Gänsebergstrasse erschlossen. Die Einfahrt zum unterirdischen Parkhaus erfolgt ab der Gänsebergstrasse. Das geplante Quartier ist im Innern autofrei. Die bestehende öffentliche Strasseninfrastruktur wird nicht geändert. Die bestehende Kreuzung kann den Verkehr aus dem Quartier aufnehmen.

Die Sichtverhältnisse der Ausfahrt des unterirdischen Parkings wurden nach der VSS SN 640 273a analysiert (Beilage 1). Die Übersicht bei der Parkinausfahrt ist gewährleistet.

Um die Fussgängersicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss allgemein übersichtlicher zu gestalten, plant die Gemeinde den MIV an der Gänsebergstrasse einzuschränken. Es geht in erster Linie um die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler rund um das Schularreal Gänseberg. Zu diesem Zweck und in Übereinstimmung mit dem Verkehrsrichtplan beabsichtigt die Gemeinde am nördlichen Rand des DBP Gänseberg eine neue Verbindung der Langsamverkehrsachse (Fussgänger / Fahrräder) zwischen der Chännelmatte und dem Bahnhof Düdingen zu realisieren (Abbildung 3).

Diese Verbindung wird voraussichtlich als gemischte Verkehrsverbindung (Tempo 30 Zone oder Begegnungszone 20 km/h) ausgestaltet, weil sie mit der Funktion als Langsamverkehrsachse auch als neue Zufahrt zum Parkplatz Gänseberg genutzt wird. Gleichzeitig mit der neuen Verbindung wird der Verkehr für den MIV auf der Gänsebergstrasse soweit eingeschränkt, dass nur die Anstösser diese mit dem Auto benutzen dürfen. Die Benutzung für den Durchgangsverkehr wird also untersagt.

Begründung 1: *Die bestehende öffentliche Strasseninfrastruktur wird nicht geändert. Die bestehende Kreuzung kann den Verkehr aus dem Quartier aufnehmen. **Diese Aussage ist falsch.***

Die öffentlichen Strasseninfrastrukturen werden gerade eben mit der geplanten Durchgangssperrung und dem NEU generieren Mehrverkehr in die Gänsebergstrasse, zur Ein-, Ausfahrt und zu den Blockbauten bringen.

Zusätzlich zu der 2ten in der Mitte erstellten NEUEN Zugangsstrasse zum öffentlichen Parkplatz von Düdingen, wird infolge der kürzeren Distanz zur Hauptstrasse diese an Attraktivität gewinnen und die Elterntaxis werden diese NEUE Zufahrt zweckentfremden und ihre Kinder zum Schulhaus dann chauffieren können!

Die Sichtverhältnisse zu beiden Aus-, Einfahrten **sind beängstigend und stehen in keinem Verhältnis** zu den überdimensionierten BLOCKBAUTEN. Die Distanzen sind unübersichtlich, zu kurz gehalten und entsprechen nicht dem aktuellen (PBR) von Düdingen.

Begründung 2: Im Weiteren machen wir die Planer auf die Rubrik Private Zufahrten und den Artikel 123 Anforderung des Strassengesetzes 742.1 vom 15. Dezember 1967 des Kantons Freiburg aufmerksam. D.h. die vorgelegten Pläne entsprechen vollumfänglich nicht diesem Gesetz.

741.1

Strassengesetz

vom 15. Dezember 1967

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

Art. 122 Bewilligung

¹ Die Erstellung neuer Zufahrten und die wesentliche Änderung bestehender Zufahrten zu einer öffentlichen Strasse unterliegen der im Raumplanungs- und Baugesetz vorgesehenen Baubewilligung.

² Artikel 14 Abs. 3 ist anwendbar.

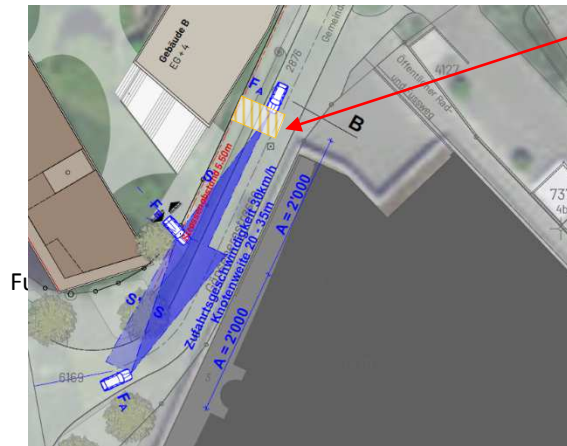
Art. 123 Anforderungen

¹ Die Zufahrten sind nach den technischen Anforderungen und den Weisungen der Aufsichtsbehörde der Strasse und des Verkehrs so zu bauen und anzulegen, dass sie durch ihre Lage und ihre Benützung den Verkehr auf den öffentlichen Strassen weder gefährden noch behindern. Sie müssen gut unterbaut und nötigenfalls mit einem Belag versehen sein.

² Die Baukosten einer Zufahrt, inbegriffen jene, die durch Anpassung an die ausgebaute Strasse, die Tieferlegung oder Verstärkung der Trottoirs oder der Schultern verursacht werden, sind vom Eigentümer der Zufahrt zu tragen.

Ausfahrt Sichteinschränkung

Beim Betrachten der beiden Bildausschnitte (Seite 23 links, Seite 7 rechts) sieht man deutlich, dass der geplante Fussgängerstreifen, bzw. die Personen vor dem Fussgängerstreifen die Sicht auf die Gänsebergstrasse behindern. Man kann davon ausgehen, dass bei Schulschluss sich an der Stelle viele Personen aufhalten.



Bildausschnitt von Seite 23



Bildausschnitt von Seite 7 (geplanter Fussgängerstreifen)

Begründung 3: Beim NEUEN Blockhausbau **wird die Gebäudelinie an der Flucht der bestehenden Stützmauer entlanggezogen**. Dies entspricht nicht einem Normvorgehen, hier sollte die halbe Distanz zur Höhe des Gebäudes umgesetzt werden, damit insbesondere an der Gänsebergstrasse wir uns **deren Entwicklung zu verkehrstechnischen Massnahmen nicht in Zukunft verwehren werden!**

Forderung: Wir fordern hier eine Überprüfung der Strassengesetze und einen Stellungnahme des Kantons RUBD, die auch den zukünftigen Entwicklungen einer Binnenverbindungs-Entlastungsstrasse entsprechen werden.

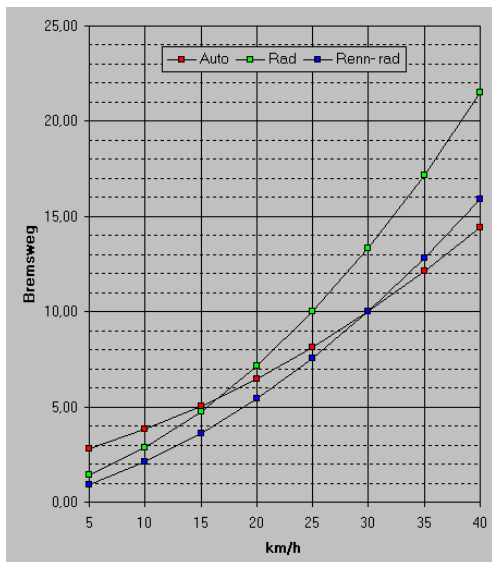
Begründung 4: Der MIV an der Gänsebergstrasse wird nicht eingeschränkt, er wird massiv gefördert werden und zunehmen, da folglich weitere Bauten an der Gänsebergstrasse folgen werden und diese mehr Verkehr in Zukunft zuführen werden.

Die effekthaschenden Argumente der Schleichwegscenarios sind abwegig, in der Realität marginal auftretend und untergeordnet zu bewerten und diese stehen in keinem Verhältnis zu den Auswirkungen der mutwilligen geplanten Sperrung der Gänsebergstrasse. Eine Unfallstatistik der letzten 10 Jahren wurde hierzu nicht ausgewiesen.

Begründung 5: Die NEUE geplante mittlere Zufahrt auf der Gänsebergstrasse ist verkehrstechnisch unzulänglich, da diese die Unfallgefahr massiv verstärkt und ungenügend der Sicherheit gerecht wird. Als Faktum legen wir ihnen die Tabelle von ermittelten Bremswegen dar. (Quelle: ETH Zürich)

Bremsweg Fahrrad

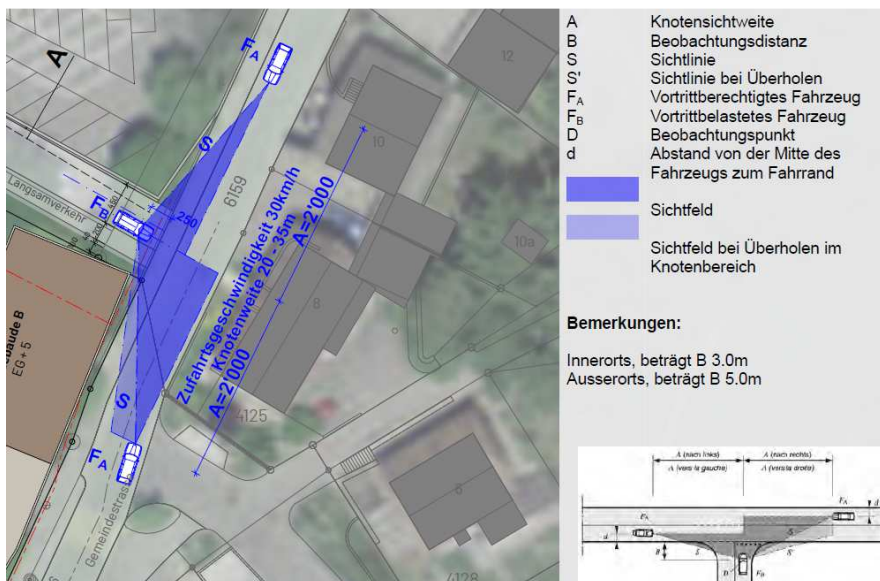
Die Kurve beinhaltet eine sorgfältige Vollbremsung auf gerader, glatter Strecke und auf Asphalt. Bei vorgeschriebenen 30km/h beträgt der Bremsweg 15meter.



Die Kurve in der Tabelle beinhaltet eine sorgfältige Vollbremsung durch ein Fahrrad auf gerader, glatter Strecke und auf Asphalt

Bei vorgeschriebenen 30km/h ist der Bremsweg 15meter.

Bei jugendlichem Leichtsin 40-45km/h ist der Bremsweg 22 - 25meter!



Begründung 6: Zudem es in Düdingen mittels den bewährten 30km/h Tempolimit Zonen ein leichtes Unterfangen wäre die Gänsebergstrasse erweitert zu beruhigen.
Was eigentlich dem Kanton FR im Agglomerationsprogramm (AP 2) bislang so kommuniziert und beschlossen wurde. (Beilage: AP2 Agglomerationsprogramm 43.17, ohne Umfahrung)

Forderung: Die NEUE Zufahrt in der Mitte der Gänsebergstrasse ist verkehrstechnisch unzulänglich und ist zusätzlich mit der oberen **einmündenden direkten** Zufahrt in die **Fussgängertreppen zum öffentlichen Parkplatz untauglich und das vermischen mittels der LVA in sich birgt eine tödliche Gefahr**, diese folgeschweren Auswirkungen sind festzustellen und zu unterbinden.

Diese fatale Verschlechterung der aktuellen IST – Situation mit dieser 2ten neuen Aus-, Einfahrt generiert für alle Verkehrsteilnehmer unüberbrückbare Gefahren und darf nicht bewilligt werden.

Begründung 7: Die aktuelle Gänsebergstrasse birgt mit seinen Gegebenheiten und deren aktuellen Konstruktion keine Gefahrenquellen und ist eine der Sichersten des Dorfzentrums. Mit den fünf getätigten Massnahmen gab es keine Personenunfälle und diese ist mit einer sicheren Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz ausgestaltet und akkurat eingegliedert worden in das bisherige bewährte Verkehrskonzept von Düdingen. Eine vorurteilsfreie Unfallstatistik wurde nicht erwähnt.

Bemerkung: D.h. Dass wir in Zukunft nur eine Einfahrt unten in Betracht ziehen dürfen, die aber gemäss dem aktuellen PBR bauliche Veränderungen und verkehrstechnische Anpassungen beinhalten müssen!

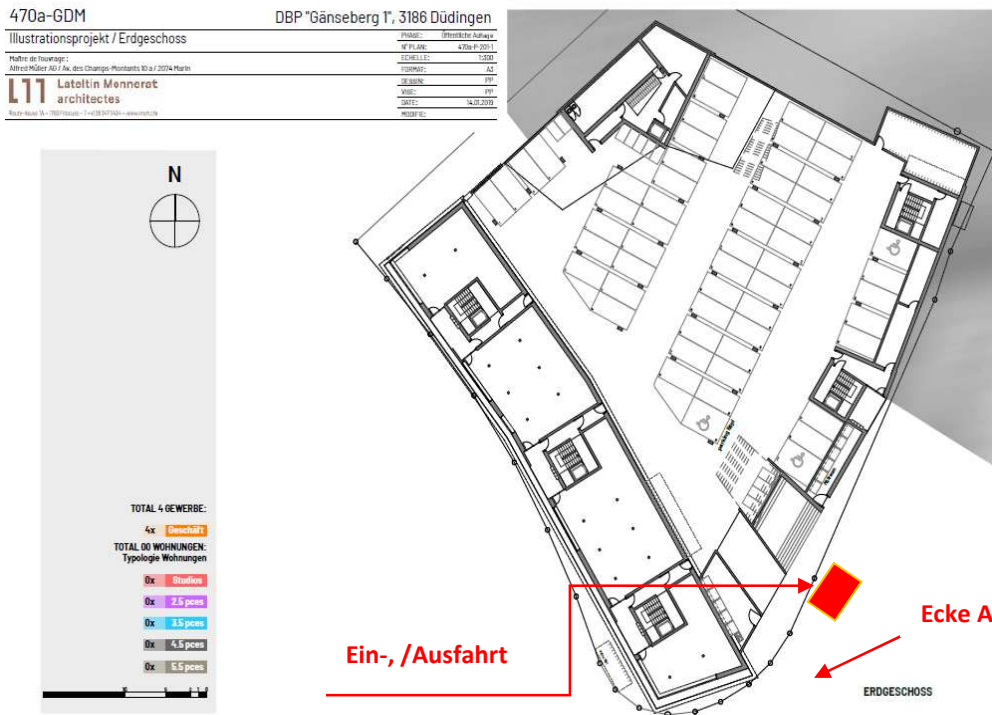
Begründung 8: Alle Bürger/innen von Düdingen brauchen behutsam diese interne Binnenverkehrsstrasse um ins Dorfzentrum zur Migros, Kirche, Lehmann, Unterdorf, Garmiswil, Friedhof Chännelmattstrasse, Grubenweg, Tschimer, Tafers; Schmitten und weitere zu gelangen und zurück in die Brugera-, Haslera-, Alfons-Aeby und Galmiz zu fahren, wo ca. 3'800 Bürger/innen leben. Wenn die Gänsebergstrasse für den internen Binnenverkehr in Zukunft gesperrt wird, bleibt nur noch einzig die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) die als Verbindungstrasse zum Bahnhof für das ganze Dorf von Düdingen zu den Einkaufsmöglichkeiten dann beim Bahnhof/Coop/Arzt/Aldi/Lidl/Ottos/Murtenstrasse bestehen würde.

Begründung 9: Was von den LKW Migros/Denner/Zulieferfirmen, nicht Reglements konform (2-4 Lieferungen pro Tag) eingehalten wird. Dies wäre eigentlich der einzige Grund zu einer Optimierung der Situation und deren Sicherheit an der Gänsebergstrasse, die dann abgeschlossen wäre. Dies wurde vor Jahren aber vom Gemeinderat leider so unterlassen zu tun und wäre jetzt die begründete Möglichkeit diesen Missstand in einem Gesamtkonzept zu ändern. Die gegenwärtigen Migros LKW Zulieferungen sind untauglich und zwingend jetzt zu ändern.

Bemerkung: **Beim vorliegenden Detailbebauungsplan wird dieser misslichen Situation keine Beachtung geschenkt, man belässt es einfach beim Alten und verstärkt die Unzulänglichkeiten dieser Zulieferungen mit deren Gefahrenpotenzial.**

Begründung 10: Auf Grund einer möglichen Bewilligung zu einer neuen Blockhaussiedlung wird die Migros hernach auch höhere Bauten beantragen wollen und es wäre nun zweckmässig, vorausschauend vernetzt nun eine sichere Zulieferung von der Rückseite der Chännelmattstrasse bauen zu lassen. Damit der ursprüngliche Verkehrsplan der Migros-Zufahrt eigentlich umgesetzt würde und die Gänsebergstrasse dann abschliessend gesichert wäre und nicht das Gegenteil jetzt gemacht wird. **Die neue geplante Situation der geplanten Gänsebergstrasse ist unzumutbar und gefährlich!**

Begründung 11: Verkehrssituation unten bei der Gänsebergstrasse
Seite 25 Erdgeschoss



Forderung: Das Bild zeigt im Detail die Einfahrt.

Gemäss der Schnittzeichnung C-C (Seite 10) befindet sich die Einstellhalle tiefer als die Gänsebergstrasse. D.h. die Einfahrt weist ein Gefälle auf.

Die vorhandene Fläche (rote Fläche) vor der Einfahrt ist zu kurz, damit die Fahrzeuge waagrecht stehen können und die freie Sicht haben.

Die Ausfahrt müsste durch eine Schranke gesichert werden, um den Fussgängern Priorität zu geben und eine Kollision vermieden werden wird.

Zudem behindert die Ecke A die sichere Ausfahrt und die freie Sicht auf den von der Hauptstrasse kommenden Verkehr!

Begründung 12: Lärmemissionen auf der Hauptstrasse und der Gänsebergstrasse

Art. 14 Lärmschutzmassnahmen

1. Der Perimeter des Detailbebauungsplans befindet sich in der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss PBR Art. 24 Abs. 3 der Gemeinde Düringen.
2. Die Lärmempfindlichkeitsstufe III wird gemäss Erhebungen nicht bedingungslos erfüllt, es müssen geeignete Architektonische Massnahmen getroffen werden, um diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Das Ingenieurbüro L 11 schreibt, **dass der Blockhausbau die gültigen Lärmrichtwerte III und die Normen nicht erfüllen würde und verursacht durch ihre Mächtigkeit zu viel abstrahlender Lärm** auf die kürzlich mit Flüsterbelag vom Kanton Freiburg beruhigte Hauptstrasse und der Gänsebergstrasse in Düringen.

Der Kanton hatte kürzlich 2018 Lärmmessungen getätigt, diese ermittelten Messwerte werden durch den neuen Blockhausbau überschritten werden und hier ist der Befund des Kantons zu erstellen.

Zudem wirft die Grösse des Blockbaues ein Schattenbild auf beiden Strassen und im Winter wird es zu erhöhter Eisbildung dort kommen, insbesondere bei der LSV.

Die Anwohner der beiden Strassen werden durch den Schattenwurf beeinträchtigt und ihre Rechte wahren zu wissen.

Forderung 1: Die geplante Einfahrt und der Blockhausbau entspricht nicht den Anforderungen gemäss Art. 123 des Strassengesetzes des Kantons Freiburg und dem aktuellen PBR von Düdingen und muss demzufolge aufgehoben werden.

Forderung 2: Der aktuelle Detailbebauungsplan mit der integrierten beabsichtigten Durchgangsperrung der Gänsebergstrasse durch den Gemeinderat, wird eine übergreifenden Verschlechterung für des ganzen Dorf Düdingen und seiner einzigen Binnenentlastungs-Verkehrsachse hervorrufen und damit **eine unzumutbare massive Verschlechterung des IST Zustandes bewirken, dieses Unterfangen sei durch den Kanton festzustellen und nicht zu gewähren.**

Rechenschaft: Befremdend wirkt, welche Energien der Gemeinderat mit seinem Vorwissen und seinen Interessen zu diesem privaten Bauprojekte hierzu einfliessen lässt. Die Bevölkerung wird damit vor Tatsachen gestellt und in seinen Einsprache Möglichkeiten beschränkt und der transparente pragmatische sachliche Weg ist dadurch nicht gewährleistet.

Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit zu der vorliegenden Einsprache und deren Forderungen. Wir stehen Ihnen für erweiterte Auskünfte zur Verfügung und danken Ihnen für eine nachhaltige und ökologische Zukunft.

Präsident VoVD
Erwin Luterbacher

Vize Präsident
Mario Baeriswyl

Beilagen: Statuen des VoVD; Mitgliederliste; Aggloprogramm AP2
Kopie: Oberamt Tfers und Raumplanungsamt in Freiburg