



Stau in Düdingen – ein alltägliches Bild bei der Durchfahrt in Düdingen.
Quelle: Charles Ellena

DÜDINGEN

Stau, Frust und Hoffnung: Valtraloc soll es richten

Düdingen ächzt unter dem täglichen Verkehrschaos. Valtraloc soll den Verkehr beruhigen – doch der Weg dorthin ist lang und voller Hürden.

[Petra Salvisberg](#)

Publiziert: 07.05.2025, 17:35 Uhr

Aktualisiert:

09.05.2025, 14:58 Uhr

18'000 Autos fahren täglich durch Düdingen. Die Blechlawine staut sich zu Stosszeiten bis auf die Autobahn zurück. Das Projekt Valtraloc soll die Verkehrssituation beruhigen – und sorgt seit Jahren für Diskussionen. Der Generalrat hat das Konzept im Dezember 2023 angenommen (wir berichteten).

«Wie alt sind wir wohl, wenn Valtraloc umgesetzt wird», sagt eine Düdingerin lachend an der Informationsveranstaltung am Dienstagabend im Podium Düdingen.

Der Gemeinderat stellte das Verkehrsprojekt gemeinsam mit Vertretern des Tiefbauamts des Kantons Freiburg und den Projektverantwortlichen der Planungsfirma Metron vor. Rund 150 Bürgerinnen und Bürger waren anwesend, darunter einige Generalrätinnen und Generalräte.



Schulkinder unterwegs an der Hauptstrasse in Düdingen.
Quelle: Charles Ellena

Die Schwierigkeiten

Zu Beginn zeigte Felix Brunner von der Planungsfirma Metron ein Bild der aktuellen Verkehrssituation. Stehende Autos, Schulkinder, Schülerpatrouilleure, Velos, Fussgänger – Alltag im Düdinger Dorfzentrum.

«Die Dosierung des Verkehrs in Düdingen ist wegen der Nähe zur Autobahn sehr anspruchsvoll», erklärte Brunner. Verschiedene Massnahmen sollen den Verkehr zu Spitzenstunden dosieren, dazu gehöre etwa Tempo 30 durch das Dorfzentrum. Der langsame, dafür stetige Verkehrsfluss steigere die Verkehrssicherheit. Fahrzeit und Durchflussmenge blieben dabei unverändert.

Das Projekt Valtraloc unterteilt die Ortsdurchfahrt in vier Sektoren. In jedem Sektor sind spezielle Massnahmen vorgesehen (siehe Kasten).

Bauphase bis zu zwei Jahre

Die Bauarbeiten dauern rund anderthalb bis zwei Jahre und werden in fünf Etappen durchgeführt. Während der Bauzeit regelt eine wechselseitige Verkehrsführung den Verkehr auf den einzelnen Strassenabschnitten. Den Durchgangsverkehr wollen die Verantwortlichen auf ein Minimum reduzieren und über die Autobahnanschlüsse Freiburg-Nord und Flamatt umleiten. In den Quartieren soll eine Durchfahrtssperre das Verkehrsaufkommen eindämmen.

Die Dosierung des Verkehrs in Düdingen ist wegen der Nähe zur Autobahn sehr anspruchsvoll.

Felix Brunner, Planungsfirma Metron

Kosten zwischen 15 und 20 Millionen Franken

«Wir rechnen gesamthaft mit 15 bis 20 Millionen Franken», so Gemeinderat Franz Schneider. 10 bis 12 Millionen kostet das Strassenprojekt. Zusätzlich fallen schwer abschätzbare Kosten für Einspracheverfahren an. Bund, Kanton und Agglomeration übernehmen etwa 75 Prozent der Kosten, die Gemeinde trägt den Rest. Will die Gemeinde von den Subventionen profitieren, muss der Spatenstich bis Ende 2026 erfolgen.

Einsprachen sind nur gegen bauliche Massnahmen möglich, nicht aber gegen Signalisationen wie Tempo 30.

Rolf Loosli, Sektorchef Tiefbauamt Freiburg

So geht es weiter

Das Bauprojekt Valtraloc wird im Juni im Amtsblatt veröffentlicht, danach läuft die 30-tägige Einsprachefrist. Für die geplanten Massnahmen muss zusätzlich Land erworben werden. Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sollen das benötigte Land abtreten. Die kantonale Schätzungskommission legt den Preis fest. Kommt keine Einigung zustande, folgt ein sogenanntes Enteignungsverfahren. Als Rolf Loosli, Sektorchef beim Tiefbauamt, dieses Verfahren erklärte, ging ein Raunen durch das Podium.

Gemäss neuem Mobilitätsgesetz könnten innerhalb 30 Tagen alle Einsprache erheben, die von einem Infrastrukturprojekt betroffen sind. «Einsprachen sind nur gegen bauliche Massnahmen möglich, nicht aber gegen Signalisationen wie Tempo 30», erläuterte Rolf Loosli vom kantonalen Tiefbauamt. Gegen Änderungen wie Geschwindigkeitsreduktionen, Markierungen und Signalisationen kann erst nach Planbewilligung ein Rekurs am Kantonsgericht eingereicht werden. Ein emotionales Thema, wie sich nach der Präsentation im Foyer des Podiums zeigen sollte.

Nach der öffentlichen Auflage und der Planbewilligung holen die Behörden Offerten ein und stellen Subventionsanträge. Die Valtraloc-Massnahmen werden bis 2029 umgesetzt.



Das Valtraloc Projekt sieht ab dem Kreisel beim Bahnhof Tempo 30 vor.
Quelle: Charles Ellena

Hitzige Diskussionen

Die Valtraloc-Pläne lagen nach der Präsentation im Foyers des Podiums auf. Die Bevölkerung bekam die Möglichkeit, den

Experten Fragen zu stellen. Angeregt wurde diskutiert, Köpfe geschüttelt, kritische Fragen gestellt. Einige Bürgerinnen und Bürger bemängelten das geplante Dosierungssystem. Ihre Bedenken: noch mehr Rückstau auf der Autobahn.

Besonders der Wegfall von Fussgängerstreifen beunruhigte Eltern schulpflichtiger Kinder. «Die Kinder müssen halt auf den Verkehr achten, statt aufs Handy zu starren», kommentierte ein älterer Besucher.

Es gab aber auch positive Stimmen. Eine Befürworterin meinte: «Viele sind einfach frustriert, weil auch Valtraloc die Autos nicht wegzaubern kann.»

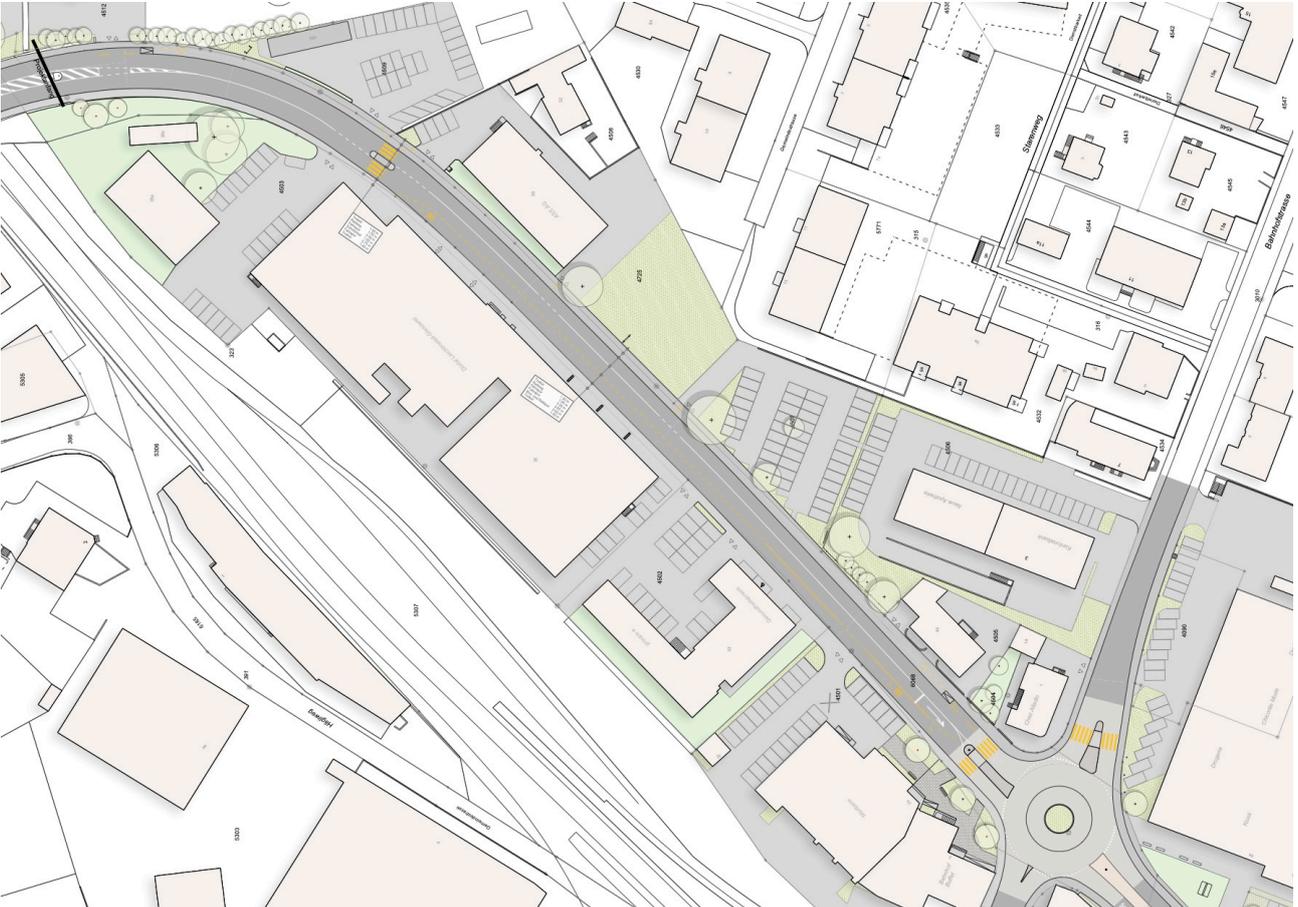
Valtraloc – die vier Strassenabschnitte

Abschnitt Nord (Autobahn, Richtung Ortszentrum)

Auf diesem Abschnitt ist ein Dosierungssystem vorgesehen. Eine Ampel lässt Fahrzeuge während den Hauptverkehrszeiten tröpfchenweise durch das Zentrum fahren. Diese Massnahme soll Fussgängerinnen und Fussgängern das Queren der Strasse ermöglichen. Eine Verkehrssimulationsstudie mit Einbezug der Autobahn und des Rückstaus ist aktuell noch im Gang. Weiter ist auf diesem Abschnitt eine Bus- und Velospur geplant und eine Verbreiterung des Trottoirs. (sal)



Abschnitt Nord (Autobahn, Richtung Ortszentrum).
Quelle: Charles Ellena



Abschnitt Nord, Gestaltungsplan

Quelle: Tiefbauamt Freiburg/zvg

Abschnitt Bahnhof (zwischen Bahnhofplatz und Thaddäuspark)

Ab dem Kreislauf beim Bahnhofplatz gilt Tempo 30. Zwischen Bahnhofplatz und Bahnhof können Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse flächig überqueren, haben aber keinen Vortritt. Ein Mittelstreifen vereinfacht die Querung. In diesem Bereich befindet sich auch die Bahnunterführung für den Langsamverkehr, welche sich aktuell noch im Bau befindet. Ein Fuss- und Veloweg ist nach dem Thaddäuspark in der Steigung vorgesehen. (sal)



Abschnitt Bahnhof (zwischen Bahnhofplatz und Thaddäuspark).

Quelle: Charles Ellena



Abschnitt Bahnhof, Gestaltungsplan

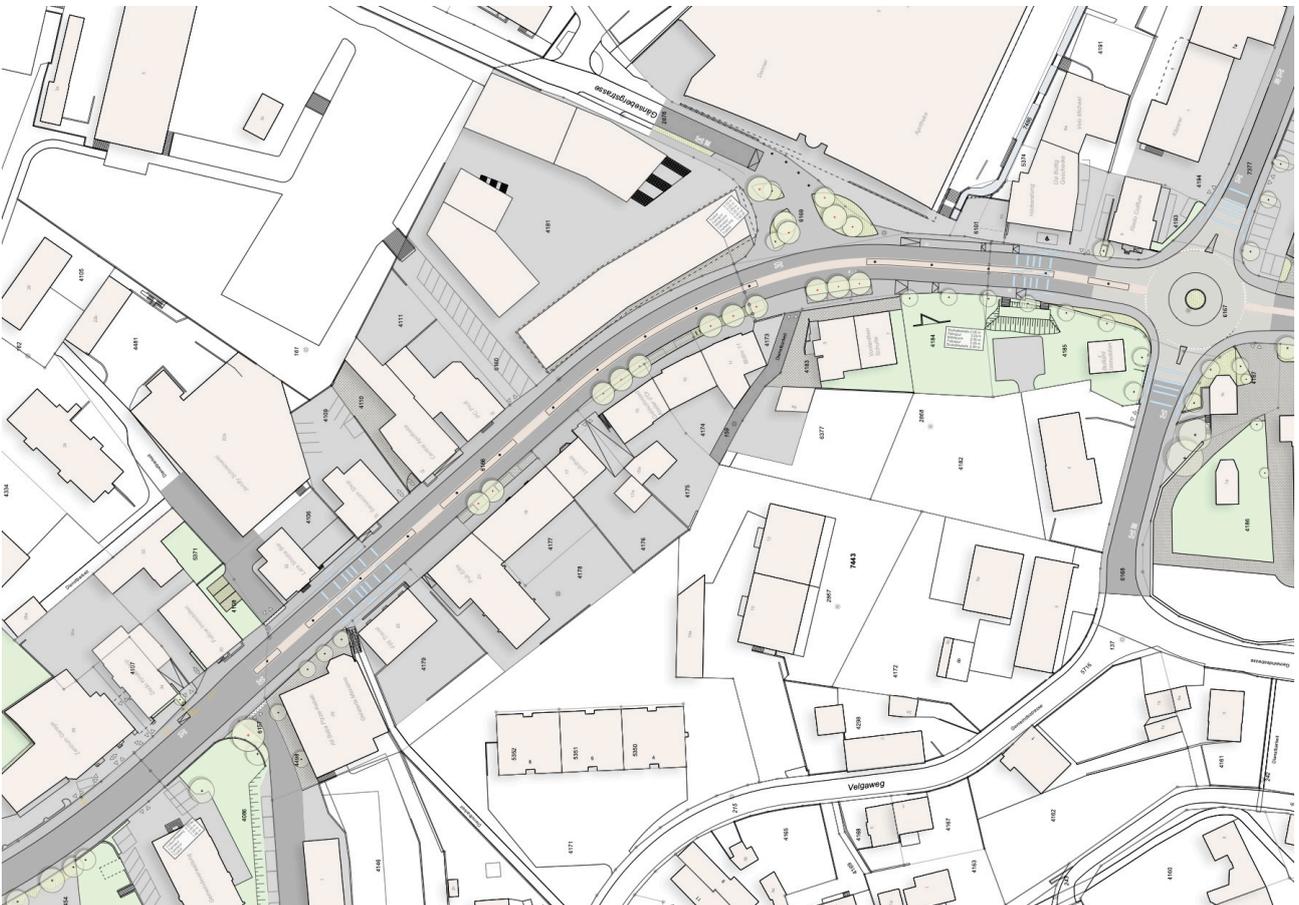
Quelle: Tiefbauamt Freiburg/zvg

Abschnitt Zentrum (Hauptstrasse Zentrum Garage bis zur Migros)

Auf diesem Abschnitt sind Baumgruppen und Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Die Parkplätze befinden sich neu nur noch auf der Strassenseite, die nach unten führt. Ein Mittelstreifen vereinfacht das Queren der Strasse und das Linksabbiegen von Fahrzeugen. Die wichtigsten Querungsstellen für Schulkinder werden durch Bodenmarkierungen signalisiert. Zudem wird gegenüber der Migros die neue Bushaltestelle für alle Busse gebaut. Auch auf diesem Streckenabschnitt gilt Tempo 30. (sal)



Abschnitt Zentrum (Hauptstrasse Zentrum Garage bis zur Migros)
Quelle: Charles Ellena



Abschnitt Zentrum

Quelle: Tiefbauamt Freiburg/zvg

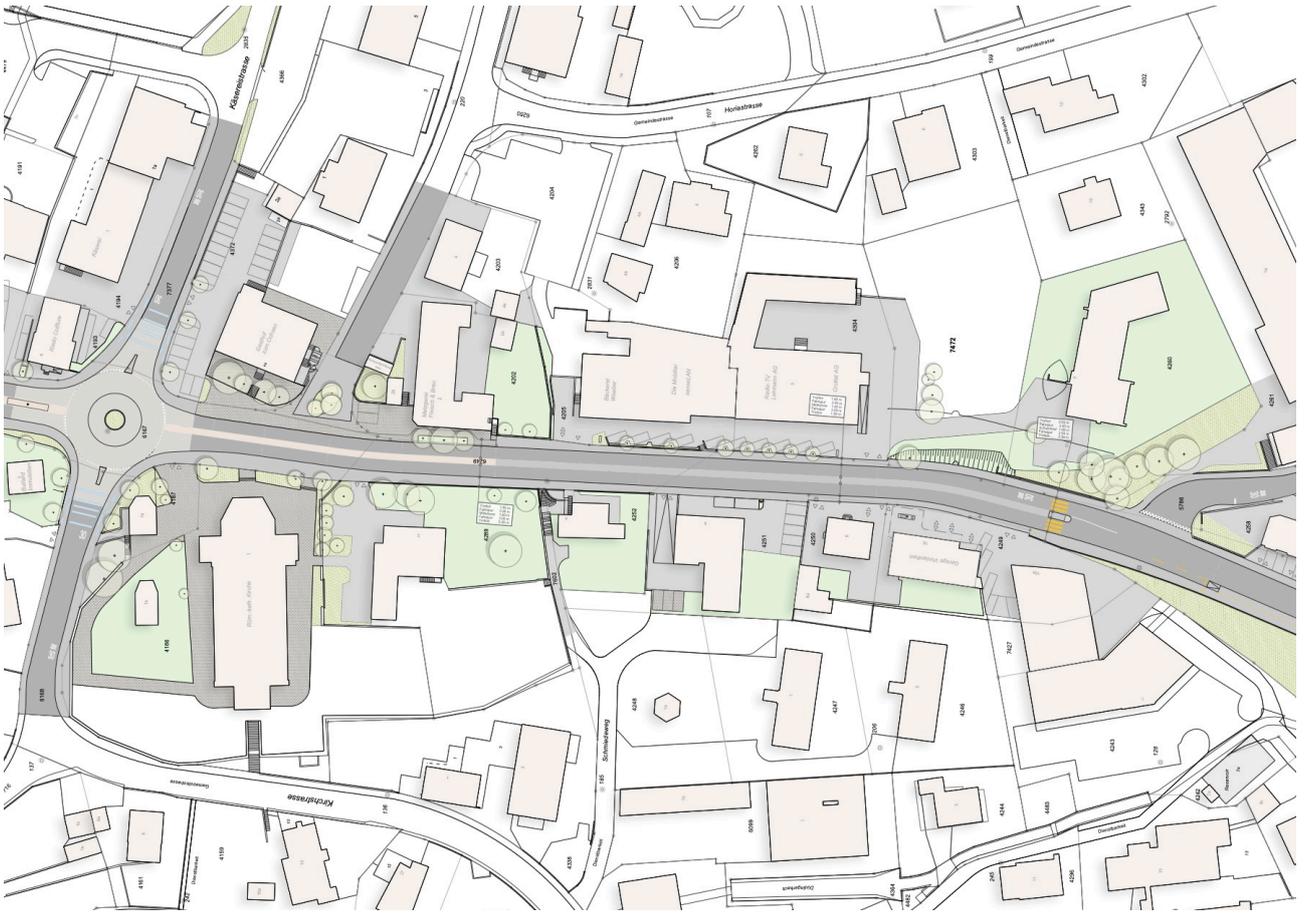
Abschnitt Kirche (Kreisel bei der Kirche bis zur Tankstelle)

Flächiges Queren über einen Mittelstreifen ist in diesem Abschnitt vorgesehen. Aktuell gibt es noch Parkplätze, die senkrecht zur Strasse verlaufen. Diese werden aufgehoben, um Rückwärtsmanöver auf die Strasse zu verhindern. Der Verkehr soll dadurch flüssiger laufen und das Sicherheitsrisiko für Fussgänger kleiner sein. Bei der Tankstelle wird eine Lücke beim Trottoir erschlossen. Auch für den südlichen Ortsrand ist ein Dosierunssystem mit Ampeln vorgesehen, derzeit läuft auch dazu noch eine Verkehrssimulationsstudie. Tempo 30 gilt auch in diesem Abschnitt. (sal)



Abschnitt Kirche (Kreisel bei der Kirche bis zur Tankstelle).

Quelle: Charles Ellena



Abschnitt Kirche
Quelle: Tiefbauamt Freiburg/zvg