

75 Jahre Kultur im Kanton Freiburg: Ein Rückblick

Freiburg Die Kulturentwicklung und -geschichte im Kanton Freiburg: Damit beschäftigt sich der Freiburger Denkmal-, Natur- und Heimatschutzverein Pro Freiburg in seinem neuesten Heft. Wie die Verantwortlichen mitteilen, offenbare der Rückblick auf die Freiburger Kultur von den 1950er-Jahren bis heute «den Reichtum der künstlerischen Praktiken im Kanton».

Die Wiege von Fri-Son und La Spirale

Die Autoren Adriano Renna und Stéphanie Torche zeigen in ihrem Artikel die wichtigsten Etappen der Freiburger Kulturpolitik von 1950 bis 2025 auf. Wie in der Mitteilung steht, blieb vor 75 Jahren die öffentliche Unterstützung bescheiden.

In den 1970er-Jahren forderten Künstlerinnen und Künstler dann mehr Mittel und eine Strategie für die Kultur. «Diese Forderungen haben die Schaffung von Orten wie Fri-Son, Friart, La Spirale oder das Belluard-Bollwerk in der Hauptstadt gefördert und zur Grundlage einer Kulturpolitik auf kantonaler Ebene beigetragen.» In den 1990er-Jahren wurde das Gesetz über kulturelle Angelegenheiten verabschiedet.

Kultur nach Ende der Agglo

Die Oberamtfrau des Saanebezirks, Lise-Marie Graden, erklärt in einem Interview, wie die Kultur nach der Auflösung der Agglomeration Freiburg weitergeführt wird. Die Historikerin Kathrin Utz Tremp nimmt die Fenster der Altstadt unter die Lupe. Der Autor Adrian Holderegger widmet sich einem Werk im Kapuzinerkloster in Freiburg, das 1581 von Bernardo Strozzi gemalt wurde.

«Philippe Clerc lässt den permanenten Kunstsalon des Capitole wieder aufleben, dessen zwischen 1932 und 1934 organisierte Ausstellungen die Arbeit der damals angesehensten Schweizer Künstler bekannt machten.» Und Aloys Lauper nimmt die industrielle Vergangenheit von Freiburg in den Fokus, anhand der Arbeit der Fotografen Yves Eigenmann, Emmanuel Gavillet und Christophe Maradan. (km) [www.pro-fribourg.ch](#)

Kurzmeldung

Wieder ein Rücktritt in Brünisried

Brünisried Nachdem Brigitte Lauper im Juni aus gesundheitlichen Gründen demissioniert hatte, folgt nun der nächste Rücktritt im Gemeinderat Brünisried: Lukas Neuhaus ist per 3. September aus dem Gremium ausgetreten, wie im Amtsblatt steht. Dies aus persönlichen Gründen. Da die Demission im letzten halben Jahr vor der Gesamterneuerungswahl erfolgt, findet keine Ergänzungswahl statt. Im Gemeinderat verbleiben nun Syndic Walter Marti, Alexander Weber, Adrian Piller sowie Michael Stöckli, der als Ersatz für Brigitte Lauper kürzlich in stiller Wahl neu in den Gemeinderat gewählt wurde (wir berichteten). (bba)

Geplant sind mehr Busse, direktere Kurse und bessere Verbindungen

Das Busangebot im Sensebezirk soll sich ab dem Fahrplan 2027 wesentlich verbessern. Derzeit läuft in den Gemeinden eine Vernehmlassung darüber, welche Buslinien wie verbessert werden sollen.

Imelda Ruffieux

Tafers Wenn alles nach Plan verläuft, wird das Busangebot im Sensebezirk bereits ab 2027 schrittweise ausgebaut. Den letzten grossen Quantensprung im Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) erlebte der Sensebezirk 2017. Damals wurde mit dem neuen Fahrplan unter anderem wochentags der Stundentakt auf allen Hauptbuslinien eingeführt, alle Schülertransporte konnten in den regulären Fahrplan integriert werden. Zudem wurde die Linie Freiburg–Schwarzsee neu geschaffen, sie zählte 2024 zu den am besten genutzten Verbindungen im Bezirk (siehe Kasten).

Seither gab es immer wieder kleinere, punktuelle Anpassungen. So besteht etwa seit dem Fahrplanwechsel 2022 eine neue Buslinie von Düringen nach Plaffeien beziehungsweise Schwarzsee.

Verbindungen verbessern

Jetzt laufen die Vorarbeiten für einen weiteren grossen Ausbau des Busangebots im Sensebezirk.



Bald mehr Busverbindungen durch den Sensebezirk: Die Pläne liegen auf dem Tisch.

Bild: Charles Ellena

«Es war Zeit, das System des regionalen Busangebots im Sensebezirk wieder einmal als Ganzes anzuschauen.»

Ziel ist es, zum einen die Verbindungen innerhalb des Bezirks zu verbessern und den Pendlerverkehr zu stärken. Oder generell gesagt: «Der öffentliche Verkehr soll im Sensebezirk attraktiver werden», wie David Köstinger, Co-Geschäftsführer beim Mehrzweckverband Sensebezirk, zusammenfasst.

Die Änderungen sollen in Etappen ab dem Fahrplanwechsel 2027 umgesetzt werden. Was sich konkret ändert, ist heute noch nicht klar. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des kantonalen Amts für Mobilität hat Anregungen und Wünsche von öffentlichen Institutionen, Gruppierungen oder Privatpersonen der letzten Jahre zum ÖV-Angebot gesichtet und zu einem «Verbesserungspäckli» geschnürt. «Es war Zeit, das System des regionalen Busangebots im Sensebezirk wieder einmal als Ganzes anzuschauen», erklärt David Köstinger auf Anfrage die Hintergründe. Er ist als Vertreter des Mehrzweckverbands Sense Mitglied der Arbeitsgruppe. Bei dieser Analyse waren auch die Bauverwalter aus drei Sensler Gemeinden sowie ein Verkehrsfachmann im Auftrag des Amts für Mobilität dabei.

Mehr Busse zu Stosszeiten

«Tagsüber entspricht das ÖV-Angebot relativ gut der Nachfrage», sagt Michel Vonlanthen zum aktuellen Busangebot im Sensebezirk. Er ist Sektionschef Öffentlicher Verkehr und Monitoring in der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt. «Wir stellen jedoch fest, dass das Angebot verbessert werden muss. Das heisst, die Verbindungen zu Stosszeiten müssen verbessert und die Taktfrequenz am Ende des Tages er-

höht werden.» Auch das Wochenendangebot sollte auf bestimmten Linien verbessert werden, um den Bedarf zu decken, ergänzt er.

Die Gruppe prüfte unter anderem Rückmeldungen, die in der Vernehmlassung früherer Fahrplanentwürfe eingetroffen waren, sowie Inputs im Rahmen von Umfragen. Wie Michel Vonlanthen ausführt, gingen in den letzten Jahren zwischen 150 und 300 Anträge pro Vernehmlassungsverfahren ein. Die Anzahl variere je nach Umfang der geplanten Veränderungen.

Die Arbeitsgruppe analysierte zudem Wünsche seitens der Gemeinden. «Der Standort einer Bushaltestelle in einem Dorf hängt heute direkt mit der Raumplanung zusammen», erklärt dazu David Köstinger. Denn neue Überbauungen werden gemäss Raumplanungsgesetz nur noch bewilligt, wenn sie sich in einer gewissen Nähe zu einer Bushaltestelle oder einem Bahnhof befinden.

Zwei Varianten

In der Arbeitsgruppe sind auch Transportunternehmen vertreten, die unter anderem ihre Beobachtungen über sehr gut laufende oder weniger genutzte Verbindungen einfließen lassen. Die Fahrgastzahlen wurden ausgewertet. Auch anstehende Änderungen in den ÖV-Strukturen wurden einbezogen, zum Beispiel lang andauernde Baustellen, die Zugverschiebungen nach sich ziehen und damit auch die Anschlüsse für Regionalbusse beeinflussen.

Wo gibt es Lücken bei den Anschlüssen? Wo macht es Sinn, häufiger Busse einzusetzen? Und wo entspricht es einem Bedürf-

nis, eine Buslinie zu verlängern? Das waren die Fragen, die sich die Arbeitsgruppe unter anderem gestellt hat. «Im Anschluss an diese Analyse haben wir zwei mögliche Entwicklungsstrategien für praktisch alle Buslinien erarbeitet», erklärt David Köstinger.

Ball ist bei den Gemeinden

Seit letzter Woche und noch bis zum 30. Oktober sind diese Varianten bei den Gemeinden in der Vernehmlassung. Sobald die Rückmeldungen vorliegen, berät die Arbeitsgruppe, was davon ins definitive Projekt einfliesst, bevor dann das Amt für Mobilität die Bestellung für den Fahrplanwechsel 2027 ausarbeitet. Weil sich bis dahin noch viel ändern kann, will die Arbeitsgruppe heute nicht zu viele Details dieser Varianten verraten.

Denn was dann definitiv umgesetzt werde, hänge vor allem auch von den Finanzen ab, sagt David Köstinger. Michel Vonlanthen ergänzt, wie die Kosten für das ÖV-Angebot aufgeteilt werden: Dieses Jahr werde der Kanton Freiburg den Transportunternehmen für alle Leistungen im regionalen Personenverkehr und nach Abzug des Finanzierungsanteils des Bundes Abgeltungen in Höhe von fast 59 Millionen Franken zahlen. «Die Gemeinden tragen 45 Prozent dieses Betrags, wobei die Aufteilung auf der Grundlage der Bevölkerungszahl und des Angebotsniveaus berechnet wird.»

Generell fasst es David Köstinger wie folgt zusammen: «Wenn es die Finanzen von Kanton und Gemeinden erlauben, führt jede Variante zu einem spürbaren Ausbau des Busangebots im Bezirk. Es werden häufiger Busse fahren, es gibt direk-

tere Kurse oder bessere Abstimmungen zwischen den Linien.» Dies zum Beispiel auf der Achse Giffers-Tentlingen nach Tafers oder auch von Tafers in Richtung Unterland.

Ziel sei es auch, unbestrittene Änderungen, die mit wenig Aufwand ausführbar seien, möglichst rasch umzusetzen. Und bisherige Angebote, wie etwa die Schulbuslinien, sollen sicher erhalten bleiben.

Freiburg–Schwarzsee am beliebtesten

Im Sensebezirk verkehren 2025 insgesamt 18 Regionalbuslinien, darunter vier Nachtbuslinien. Ohne die Nachtbusse sind es 395 Regionalbusfahrten, die während der Schulzeit an Wochentagen täglich verkehren. 2024 wurden auf diesen 18 Regionallinien mehr als 2,8 Millionen Fahrgäste gezählt. Mit fast 540'000 Fahrgästen war dabei die Linie 20.123 von Freiburg über Plaffeien nach Schwarzsee die meistbenutzte Linie im Sensebezirk. Im Vergleich zu den Fahrgastzahlen von 2015 entspricht dies einem Anstieg von 33 Prozent, wie Michel Vonlanthen, Sektionschef Öffentlicher Verkehr und Monitoring in der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt, ausführt. Dies hängt direkt mit dem Ausbau zusammen, der in dieser Phase verwirklicht wurde: Zwischen 2015 und 2025 stieg die Anzahl der von Regionalbussen im Sensebezirk zurückgelegten Kilometer um 38 Prozent. Sie übersteigt 2025 die Zwei-Millionen-Marke. (im)