

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
1.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
2.	2022-DAEC-186	Loi <i>Gesetz</i>	Projet de loi modifiant la loi sur les eaux LCEaux <i>Gesetzesentwurf zur Änderung des Gewässergesetzes GewG</i>	Entrée en matière, 1re et 2e lectures <i>Eintreten, 1. und 2. Lesungen</i>	Lucas Dupré Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I
3.	2022-GC-66	Motion <i>Motion</i>	Modification de la LATeC : contribution de remplacement des jardins potagers <i>Änderung des RPBG: Ersatzbeitrag für Gemüsegärten</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Jacques Morand Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Nicolas Pasquier Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
4.	2021-GC-150	Postulat <i>Postulat</i>	LATeC durée des mises à l'enquête <i>RPBG – Dauer der öffentlichen Auflagen</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Benoît Rey Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Muriel Besson Gumy Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
5.	2022-DAEC-213	Rapport <i>Bericht</i>	Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus (Rapport sur postulat 2018-GC-101) <i>Zukunft Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus (Bericht zum Postulat 2018-GC-101)</i>	Discussion <i>Diskussion</i>	Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
6.	2013-GC-41	Divers <i>Verschiedenes</i>	Clôture de la session <i>Schluss der Session</i>				



Message 2022-DAEC-186

23 août 2022

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi modifiant la loi sur les eaux

Le présent message accompagne le projet de la loi modifiant la loi sur les eaux (LCEaux) mis en consultation. Il est structuré de la manière suivante:

1. Origine et nécessité du projet	1
2. Consultation	2
3. Commentaires des dispositions	3
4. Effets du projet sur la répartition des tâches Etat-communes et incidences financières	4
5. Effets sur le développement durable	4
6. Constitutionnalité, conformité au droit fédéral et eurocompatibilité	4

1. Origine et nécessité du projet

1.1. Harmonisation des compétences d'octroi de subventions en matière de travaux d'aménagement des cours d'eau avec la loi sur les finances de l'Etat (LFE)

La loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux, RSF 812.1), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011, contient les dispositions cantonales d'application de la loi fédérale du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau (LACE, RS 721.100) et de son ordonnance d'exécution du 2 novembre 1994 (OACE, RS 721.100.1) ainsi que de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20) et de son ordonnance d'exécution du 28 octobre 1998 (OEaux, RS 814.201). Elle est complétée par un règlement d'application du 21 juin 2011 (RCEaux, RSF 812.11), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

Conformément aux articles 27 al. 1 et 45 al. 2 LCEaux, les travaux d'aménagement, de réfection et d'entretien des cours d'eau relèvent de la responsabilité des communes qui doivent en assumer les coûts. Ces dernières peuvent demander une subvention au canton pour couvrir une part des dépenses, calculée selon les articles 60 ss RCEaux.

La compétence pour octroyer les subventions aux communes en matière d'aménagement des cours d'eau est actuellement réglée à l'article 47 al. 4 LCEaux qui dispose que la compétence du Conseil d'Etat en matière de subvention est limitée à 500 000 francs par projet. Il résulte dès lors de l'application de

la législation sur les eaux que le Grand Conseil est compétent pour leur octroi dès lors que leur montant s'élève à plus de 500 000 francs.

Or, lorsqu'on applique les règles générales de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE, RSF 610.1), le Conseil d'Etat est l'autorité compétente pour octroyer des subventions d'un montant supérieur à 500 000 francs mais inférieur à 5 256 218 francs¹.

Bien que l'article 30 al. 2 LFE réserve les dispositions prévues dans les lois spéciales telles que la LCEaux, la pratique d'octroi des subventions d'aménagement des cours d'eau par les autorités compétentes a mis en lumière aussi bien des problèmes d'interprétation dans l'application concrète de cette disposition et la détermination de l'autorité compétente, qu'un doute sur la pertinence d'une règle de compétence spéciale. En effet, lorsqu'on passe en revue les dispositions instituant des subventions dans les différentes lois fribourgeoises, la plupart de ces lois prévoient une compétence générale du Conseil d'Etat dans les limites des compétences prévues par la LFE².

¹ L'article 30 al. 1 let. c LFE dispose que doivent faire l'objet d'un crédit d'engagement notamment les dépenses de subventionnement d'investissements dont le coût à la charge de l'Etat excède, sur une période de trois ans au moins, 1/3 % du total des dépenses des derniers comptes de l'Etat arrêtés par le Grand Conseil. Ce pourcentage correspond actuellement à 5 256 218 francs, selon l'article 2 de l'ordonnance du 7 juin 2022 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat (RSF 612.21).

² Cf. p. ex: art. 32 de la loi sur les sites pollués (LSites, RSF 810.13), art. 46 de la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RSF 721.0.1)

Au regard de ces éléments, il se justifie dès lors d'instituer une compétence générale du Conseil d'Etat en supprimant la limite des 500 000 francs prévue à l'article 47 al. 4 LCEaux tout en réservant les compétences du Grand Conseil relatives aux crédits d'engagement prévus par la LFE afin d'harmoniser les compétences d'octroi de subventions en matière de travaux d'aménagement des cours d'eau avec cette législation.

Il est à mentionner encore que l'article 47 al. 2 LCEaux, qui indique que le montant total des subventions octroyées par des collectivités publiques pour l'aménagement de cours d'eau et des lacs ne peut dépasser 80% des dépenses subventionnables, n'est pas concerné par le présent projet de modification de loi. La stratégie cantonale biodiversité, mise en consultation publique en juin 2022, prévoit une mesure (M4-13) qui propose d'augmenter la part subventionnable pour les revitalisations des eaux de 80% à 90% par une modification de l'article 47 LCEaux.

Par ailleurs, une motion populaire déposée le 25 mai 2022 auprès du Secrétariat du Grand Conseil demande quant à elle une modification de l'article 47 LCEaux afin que les mesures de revitalisation et de protection contre les crues puissent être subventionnées à hauteur de 95% par la Confédération et le Canton (le Conseil d'Etat ne s'est pas encore déterminé à cet objet au moment de la rédaction du présent message).

1.2. Prolongation du délai d'existence des entreprises d'endiguement

Selon l'ancienne loi cantonale sur l'aménagement des eaux du 26 novembre 1975, les travaux relatifs aux cours d'eau incombaient aux propriétaires riverains, aux entreprises d'endiguement (EEnd) et/ou éventuellement aux communes intéressées. Une des modifications introduites par la LCEaux réside dans le fait que l'aménagement et l'entretien des cours d'eau n'incombe plus aux EEnd et aux propriétaires riverains, mais uniquement aux communes. La modification s'est justifiée principalement par le fait que les communes peuvent mieux que les propriétaires prendre en compte l'intérêt public prépondérant (protection environnement/nature/crues), qu'elles ont une vue globale des mesures à prendre et que les formalités administratives sont largement simplifiées¹.

Les dispositions de la LCEaux relatives aux EEnd assurent le passage de l'ancien droit au nouveau droit. Selon l'article 64 al. 1 LCEaux, les EEnd, constituées par le Conseil d'Etat sur la base de l'ancien droit, doivent être dissoutes ou transformées en associations de communes. Un délai de dix ans après l'entrée en vigueur de la loi a été fixé à l'article 64 al. 3 LCEaux pour la dissolution de plein droit des EEnd. Etant donné que la LCEaux est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2011, le délai de dissolution correspond au 31 décembre 2020.

Dans le cadre de la LCEaux et en application des articles 4 à 9, des bassins versants sont définis à l'échelle du canton. Les communes, au sein des entités régionales, doivent établir un plan directeur de bassin versant concrétisant les objectifs fixés par la planification cantonale (plan sectoriel de la gestion des eaux – PSGE). Pour l'exécution de leurs tâches (art. 9 LCEaux), et particulièrement pour l'élaboration du plan directeur de bassin versant, les communes se regroupent selon les formes de collaboration intercommunale instituées par la législation sur les communes. Elles pourront notamment se regrouper sous la forme d'associations de communes.

La planification cantonale (PSGE) a été adoptée par le Conseil d'Etat en novembre 2021. Selon l'article 62 LCEaux, un délai de 5 ans après l'adoption de la planification cantonale est prévu pour la mise en consultation des plans directeurs de bassin versant. L'organisation des bassins versants est en cours.

Une première division en 15 bassins versants validée en 2015 par le Conseil d'Etat a été utilisée pour l'élaboration des études préalables. Elle a ensuite été optimisée en 2018 selon différents critères. La division résultante, présentée dans le PSGE, comporte 14 bassins versants. Elle est susceptible d'être modifiée à la demande des entités consultées à condition qu'elle reste cohérente avec les objectifs de la gestion des eaux. Le cas échéant, la nouvelle délimitation sera mise en consultation.

Dans le premier cycle de la gestion cyclique de la gestion globale des eaux, les communes se regrouperont principalement pour les tâches de planification (plan directeur de bassin versant) des différents domaines de l'eau. Les tâches de mise en œuvre des mesures par thématiques (p. ex. épuration, aménagement et entretien des cours d'eau) peuvent être gérées soit par les associations de communes responsables du bassin versant, soit par des associations de communes spécifiques pour la thématique, soit directement par les communes.

Dans l'attente de l'organisation des bassins versants et au vu des travaux en cours par plusieurs EEnd, il est proposé pour la présente législature (2022–2027) de reconduire, par arrêté du Conseil d'Etat, plusieurs EEnd. Pour ce faire, une modification de l'article 64 LCEaux est nécessaire afin de donner formellement la compétence au Conseil d'Etat, en dérogation à l'article 64 al. 3, de prolonger l'existence des entreprises d'endiguement au-delà du 31 décembre 2020.

2. Consultation

Dans sa séance du 10 mai 2022, le Conseil d'Etat a autorisé la mise en consultation externe restreinte de l'avant-projet de loi modifiant la loi sur les eaux. La consultation a eu lieu du 20 mai au 21 juin 2022.

¹ Message N° 145 du 7 juillet 2009 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi sur les eaux (LCEaux), p. 14

En résumé, après clôture de la consultation publique:

- > 37 retours ont été enregistrés;
- > 5 participants ont pris position et émis des commentaires sur les articles;
- > 18 participants se rallient à la prise de position de l'Association des communes fribourgeoises (ACF).

Sous réserve de certaines divergences sur la forme et le contenu exact des dispositions, tous les commentaires des articles mis en consultation convergent vers la nécessité d'introduire une modification légale qui permette de remédier rapidement à la forte insécurité juridique qui entoure les entreprises d'endiguement afin qu'elles puissent continuer à accompagner la planification et la mise en œuvre des travaux d'aménagement et d'entretien des cours d'eau dans l'attente de la reprise de ces tâches par les communes.

Le projet a été modifié sur le contenu et la forme sur la base des prises de position du Service de législation et de l'Association des communes fribourgeoises.

Certains commentaires portent également sur des articles qui ne font pas l'objet du projet de modification, comme le souhait de donner davantage de compétences aux communes, la demande que les riverains participent aux travaux ou encore la demande d'ajout de la notion de promotion de la biodiversité pour l'octroi de subventions complémentaires. Bien que la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) ne puisse pas intégrer ces demandes au présent projet, elle a souhaité y répondre au mieux dans le cadre du rapport de consultation.

3. Commentaires des dispositions

Article 45 al. 3

La version allemande de l'article 45 al. 3 présente une erreur de traduction. Il est donc proposé de procéder à sa rectification dans le cadre de la présente révision partielle. La version française demeure inchangée.

Article 47 Al. 3a (nouveau)

La loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (LSub, RSF 616.1) s'applique à titre subsidiaire en matière de subventions, comme le rapporteur l'a rappelé lors des débats parlementaires relatifs à la LCEaux, en précisant que l'article 47 LCEaux «introduit la notion du principe de subventions des travaux qui doit être appliqué conformément à la loi sur les subventions du 17 novembre 1999» (BGC 2009 III, p. 2442).

Le législateur a choisi de l'explicitier à l'article 46 al. 2 de la loi du 12 septembre 2012 sur la protection de la nature et du paysage (LPNat, RSF 721.0.1). Il est dès lors proposé de reprendre la formulation de cette disposition et d'apporter cette précision également dans la LCEaux.

Al. 4 (abrogé)

L'alinéa 4 peut être abrogé, les règles de compétence pour l'octroi des subventions faisant désormais l'objet de l'article 47a nouveau.

Article 47a (nouveau) Al. 1 Compétence du Conseil d'Etat

L'article 47a al. 1 ancre la compétence générale du Conseil d'Etat sur l'octroi et le montant des subventions jusqu'au plafond fixé par l'article 30 de la loi sur les finances de l'Etat (LFE). Une réserve en faveur de la LFE permet de clarifier les règles de compétence du Conseil d'Etat et du Grand Conseil.

Al. 2 Compétence de la DIME

L'article 29 du règlement d'exécution du 12 mars 1996 de la loi sur les finances de l'Etat (RFE, 610.11) dispose que la compétence d'engager une dépense d'investissement appartient au Conseil d'Etat, lorsque la somme est supérieure à 100 000 francs, aux Directions lorsque la somme est supérieure à 50 000 et égale ou inférieure à 100 000 francs et aux services lorsque la somme est égale ou inférieure à 50 000 francs. Le Conseil d'Etat et les Directions, dans leur sphère respective d'attributions et dans le cadre des crédits budgétaires ayant une base légale formelle, peuvent modifier les limites de compétences prévues (art. 30 RFE).

La DIME bénéficie actuellement d'une délégation par le Conseil d'Etat pour octroyer les subventions jusqu'à 500 000 francs par projet sur la base de l'article 60 al. 2 RCEaux. Il est dès lors proposé de faire figurer une clause de délégation avec un plafond chiffré dans la loi et de maintenir la délégation à la DIME jusqu'à 500 000 francs, qui est la règle aujourd'hui. Cette disposition ainsi formulée correspond à l'état du droit actuel et ne nécessite aucune modification de l'article 60 al. 2 RCEaux.

Al. 3 Calcul du montant de la subvention et seuil de compétence

Le financement de l'aménagement des cours d'eau se fait à travers un financement fédéral et cantonal. Les articles 6 LACE et 62b LEaux disposent que la Confédération accorde des indemnités pour l'aménagement des cours d'eau et la revitalisation, selon des conditions et des modalités définies aux articles 1 ss OACE et 54b OEaux.

L'OACE et l'OEaux établissent une distinction entre les indemnités allouées sous forme globale (art. 2 al. 1 OACE et 54b OEaux), au moyen d'une convention-programme négociée et conclue entre l'Office fédéral de l'environnement et le canton (art. 5 OACE et 54b al. 2 OEaux), et des indemnités allouées, au cas par cas, pour de gros projets (art. 2 al. 2

OACE et 54b al. 3 OEaux). Cette distinction est reprise dans le droit cantonal aux articles 47 ss LCEaux et 60 ss RCEaux.

Afin de déterminer les compétences décisionnelles, l'autorité d'exécution cantonale distingue, lors du calcul du montant de la subvention, les projets réalisés et intégrés dans les conventions-programmes et les projets individuels subventionnés au cas par cas par la Confédération.

Dans les premiers, le montant de la subvention comprend les parts fédérale et cantonale, dans les seconds seulement la part cantonale. Cette interprétation est en adéquation avec l'article 47 al. 1 troisième phrase LCEaux qui précise que la subvention comprend la part de l'Etat et les montants qu'il reçoit en vertu des conventions-programmes conclues avec la Confédération et avec l'article 61 al. 4 RCEaux selon lequel, pour les projets d'aménagement intégrés aux conventions-programmes, la part de la subvention fédérale est ajoutée à la part de l'Etat.

Afin d'éviter tout conflit d'interprétation, il convient par conséquent de préciser que c'est la subvention dans son entier, c'est-à-dire la part de l'Etat et les montants qu'il reçoit en vertu des conventions-programmes conclues avec la Confédération, qui doit respecter le montant de 500 000 francs.

Article 64 al. 3a (nouveau)

L'article 64 al. 3a donne la compétence au Conseil d'Etat de prolonger l'existence des entreprises d'endiguement pour de justes motifs et pour une période limitée. Le Conseil d'Etat pourra donner un effet rétroactif à sa décision au 1^{er} janvier 2021.

La question de l'existence de justes motifs relève du pouvoir d'appréciation du Conseil d'Etat. Cette formulation lui laisse ainsi une certaine marge de manœuvre afin de prendre en considération tous les éléments concrets du cas particulier.

L'obligation de dissolution ou de transformation de l'article 64 al. 1 LCEaux perdure. Dans le délai imparti par le Conseil d'Etat, il s'agira dès lors de clarifier le devenir des EEnd encore en activité. Plusieurs solutions sont envisageables. Leurs tâches pourront être reprises par la/les commune/s concernée/s de manière individuelle par chaque commune, par une association intercommunale en charge de l'aménagement et l'entretien de cours d'eau ou par l'association intercommunale de bassin versant.

Dispositions finales

Selon l'article 46 al. 1 let. a de la Constitution du canton de Fribourg (Cst. FR, RSF 10.1), le projet de loi est soumis au référendum législatif facultatif. Il n'est pas soumis au référendum financier car il n'entraîne pas de dépenses nettes nouvelles (art. 45 al. 1 let. b et 46 al. 1 let. b Cst. FR).

4. Effets du projet sur la répartition des tâches Etat-communes et incidences financières

Le présent projet de loi n'engendre pas de modifications dans la répartition des tâches cantonales et communales et n'a pas d'incidence financière.

5. Effets sur le développement durable

Une évaluation n'est pas exigée pour la présente révision car il ne s'agit pas d'une adaptation importante d'une loi existante (cf. Evaluation de la durabilité avec Boussole21: marche à suivre, DAEC, 2016).

6. Constitutionnalité, conformité au droit fédéral et eurocompatibilité

Le projet de loi est conforme au droit fédéral et à la Constitution cantonale et n'est pas concerné par le droit européen.



Botschaft 2022-DAEC-186

23. August 2022

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Gewässergesetzes

Die vorliegende Botschaft begleitet den Gesetzesentwurf zur Änderung des Gewässergesetzes (GewG). Sie ist wie folgt gegliedert:

1. Ursprung und Notwendigkeit des Entwurfs	5
2. Vernehmlassung	7
3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	7
4. Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen	8
5. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung	8
6. Verfassungsmässigkeit, Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und Eurokompatibilität	8

1. Ursprung und Notwendigkeit des Entwurfs

1.1. Harmonisierung der Zuständigkeiten für die Gewährung von Subventionen für Wasserbauarbeiten mit dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates (FHG)

Das am 1. Januar 2011 in Kraft getretene Gewässergesetz vom 18. Dezember 2009 (GewG, SGF 812.1) enthält die kantonalen Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über den Wasserbau (WBG, SR 721.100) und seiner Ausführungsverordnung vom 2. November 1994 (WBV, SR 721.100.1) sowie zum Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (GSchG, SR 814.20) und seiner Ausführungsverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV, SR 814.201). Das kantonale Gesetz wird durch sein Ausführungsreglement vom 21. Juni 2011 (GewR, SGF 812.11) ergänzt, das am 1. Juli 2011 in Kraft getreten ist.

Laut den Artikeln 27 Abs. 1 und 45 Abs. 2 GewG sind die Gemeinden für den Ausbau, die Instandsetzung und den Unterhalt von Fliessgewässern zuständig und müssen die Kosten dafür tragen. Die Gemeinden können beim Kanton eine Subvention beantragen, um einen Teil der Ausgaben zu decken; dieser Anteil wird gemäss den Artikeln 60 ff. GewR berechnet.

Die Zuständigkeit für die Gewährung von Subventionen an Gemeinden im Bereich des Wasserbaus ist derzeit in Artikel 47 Abs. 4 GewG geregelt, wonach der Staatsrat über Beiträge bis 500 000 Franken je Projekt entscheiden kann. Aus der Anwendung der Gewässergesetzgebung ergibt sich somit, dass der Grosse Rat für ihre Gewährung zuständig ist, sobald sich ihr Betrag auf mehr als 500 000 Franken beläuft.

Allerdings: Bei Anwendung der allgemeinen Regeln laut Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG, SGF 610.1) ist der Staatsrat die zuständige Behörde für die Gewährung von Subventionen von mehr als 500 000 Franken und weniger als 5 256 218 Franken.¹

Zwar behält Artikel 30 Abs. 2 FHG die in Spezialgesetzen wie dem GewG vorgesehenen Bestimmungen vor, doch hat sich in der Praxis gezeigt, dass bei der Gewährung von Subventionen für den Wasserbau durch die zuständigen Behörden Auslegungsprobleme bei der konkreten Anwendung dieser Bestimmung und der Festlegung der zuständigen Behörde auftreten und dass die Angemessenheit einer speziellen Zuständigkeitsregel in Frage steht. Die meisten Bestimmungen in den verschiedenen Freiburger Gesetzen, mit denen Subventionen eingeführt werden, sehen denn auch eine all-

¹ Artikel 30 Abs. 1 Bst. c FHG legt fest, dass Verpflichtungskredite für Ausgaben für Investitionsbeiträge einzuholen sind, deren Kosten zu Lasten des Staates über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren $\frac{1}{4}\%$ der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigen. Nach Artikel 2 der Verordnung vom 7. Juni 2022 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) liegt die Obergrenze derzeit bei 5 256 218 Franken.

gemeine Zuständigkeit des Staatsrats im Rahmen der im FHG vorgesehenen Zuständigkeiten vor.¹

Daher ist es gerechtfertigt, eine allgemeine Zuständigkeit des Staatsrats vorzusehen, indem die in Artikel 47 Abs. 4 GewG vorgesehene Obergrenze von 500 000 Franken aufgehoben wird und die Zuständigkeiten des Grossen Rats für die im FHG vorgesehenen Verpflichtungskredite vorbehalten bleiben, um die Zuständigkeiten für die Gewährung von Subventionen im Bereich des Wasserbaus mit dieser Gesetzgebung zu harmonisieren.

Es sei noch erwähnt, dass Artikel 47 Abs. 2 GewG, der besagt, dass der Gesamtbetrag der von der öffentlichen Hand gewährten Beiträge für ein bestimmtes Objekt 80% der anrechenbaren Ausgaben nicht übersteigen darf, vom vorliegenden Gesetzesentwurf zur Änderung des GewG nicht betroffen ist. Gleichzeitig enthält die kantonale Biodiversitätsstrategie, die im Juni 2022 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben wurde, mit der Massnahme M4-13 eine Massnahme, die eine Änderung von Artikel 47 GewG vorsieht, um den subventionsfähigen Anteil für Gewässerrevitalisierungen von 80% auf 90% zu erhöhen.

Daneben verlangt eine am 25. Mai 2022 beim Sekretariat des Grossen Rates eingereichte Volksmotion eine Änderung von Artikel 47 GewG, damit Gewässerrevitalisierungen und Hochwasserschutzmassnahmen mit bis zu 95% von Bund und Kanton subventioniert werden können (der Staatsrat hat zu diesem Geschäft zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Botschaft noch nicht Stellung genommen).

1.2. Verlängerung der Frist für das Bestehen von Wasserbauunternehmen

Gemäss altem kantonalen Gesetz vom 26. November 1975 über den Wasserbau waren die Arbeiten an den Fliessgewässern Sache der Anstösserinnen und Anstösser, der Wasserbauunternehmen (WBU) und/oder der betroffenen Gemeinden. Mit dem GewG wurde dies geändert: Neu obliegen Ausbau und Instandhaltung von Fliessgewässern nicht mehr den WBU oder den Anstösserinnen und Anstössern, sondern einzig den Gemeinden. Die Änderung wurde vor allem damit begründet, dass die Gemeinden die vorwiegenden öffentlichen Interessen (Umwelt-, Natur-, und Hochwasserschutz) besser berücksichtigen als die Anstösserinnen und Anstösser, dass sie eine Gesamtübersicht über die Planungs- und Bewirtschaftungsmassnahmen haben und dass die administrativen Formalitäten so deutlich vereinfacht werden.²

Die Bestimmungen des GewG zu den WBU stellen den Übergang vom alten zum neuen Recht sicher. Nach Artikel 64 Abs. 1 GewG müssen WBU, die vom Staatsrat auf der Grundlage des alten Rechts gebildet wurden, aufgelöst oder in Gemeindeverbände umgewandelt werden. In Absatz 3 dieses Artikels wurde eine Frist von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes für die Auflösung von Rechts wegen der WBU festgelegt. Da das GewG am 1. Januar 2011 in Kraft getreten ist, hatte die Auflösung spätestens bis zum 31. Dezember 2020 zu erfolgen.

Im Rahmen des GewG und in Anwendung seiner Artikel 4 bis 9 werden Einzugsgebiete auf Kantonsebene festgelegt. Die Gemeinden innerhalb des regionalen Zusammenschlusses müssen einen Richtplan des Einzugsgebiets erstellen, der die in der kantonalen Planung festgelegten Ziele konkretisiert (Sachplan Gewässerbewirtschaftung). Zur Erfüllung ihrer Aufgaben (Art. 9 GewG) und insbesondere zur Ausarbeitung des Richtplans des Einzugsgebiets schliessen sich die Gemeinden gemäss den durch die Gemeindegesetzgebung eingeführten Formen der interkommunalen Zusammenarbeit zusammen. Sie können sich insbesondere in Form von Gemeindeverbänden zusammenschliessen.

Die kantonale Planung bzw. der Sachplan Gewässerbewirtschaftung (SPGB) wurde im November 2021 vom Staatsrat verabschiedet. Nach Artikel 62 GewG müssen die Richtpläne der Einzugsgebiete innert 5 Jahren nach der Genehmigung der kantonalen Planung in die Vernehmlassung gegeben werden. Die Organisation der Einzugsgebiete ist im Gang.

Bei der Erstellung der Grundlagenstudien wurde eine erste Aufteilung in 15 Einzugsgebiete eingesetzt; diese wurde 2015 vom Staatsrat genehmigt und 2018 nach verschiedenen Kriterien optimiert. Die daraus resultierende Aufteilung wurde im SPGB festgehalten und umfasst 14 Einzugsgebiete. Sie kann auf Antrag der konsultierten Organisationen, unter der Bedingung, dass die Ziele der Gewässerbewirtschaftung weiterhin eingehalten sind, und nach einer Vernehmlassung abgeändert werden.

Im ersten Planungszyklus der ganzheitlichen Gewässerbewirtschaftung werden sich die Gemeinden vor allem für die Planungsaufgaben (Richtplan des Einzugsgebiets) in den verschiedenen Wasserbereichen zusammenschliessen. Die Aufgaben zur Umsetzung der Massnahmen nach Themenbereichen (z. B. Abwasserreinigung, Ausbau und Unterhalt von Fliessgewässern) können entweder von den für die Einzugsgebiete zuständigen Gemeindeverbänden, von bereichsspezifischen Gemeindeverbänden oder direkt von den Gemeinden wahrgenommen werden.

Weil die Organisation der Einzugsgebiete noch nicht abgeschlossen ist und angesichts der laufenden Arbeiten mehrerer WBU wird für die laufende Legislaturperiode (2022–2027) vorgeschlagen, die Formen mehrerer WBU per Staatsratsbeschluss zu verlängern. Dazu ist eine Änderung von Artikel 64

¹ Vgl. z. B. Art. 32 des Gesetzes über belastete Standorte (AltlastG, SGF 810.13) oder Art. 46 des Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz (NatG, SGF 721.0.1).

² Botschaft Nr. 145 vom 7. Juli 2009 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Entwurf des Gewässergesetzes (GewG), S. 35.

GewG erforderlich, um dem Staatsrat in Abweichung von Artikel 64 Abs. 3 formell die Kompetenz zu geben, die Existenz der WBU über den 31. Dezember 2020 hinaus zu verlängern.

2. Vernehmlassung

In seiner Sitzung vom 10. Mai 2022 genehmigte der Staatsrat die eingeschränkte externe Vernehmlassung des Gesetzesentwurfs zur Änderung des Gewässergesetzes. Die Vernehmlassung fand vom 20. Mai bis 21. Juni 2022 statt.

Zur Beteiligung lässt sich Folgendes sagen:

- > Es sind 37 Rückmeldungen eingegangen.
- > 5 Teilnehmende haben Stellung bezogen und Artikel kommentiert.
- > 18 Teilnehmende schlossen sich der Stellungnahme des Freiburger Gemeindeverbands (FGV) an.

Vorbehaltlich einiger Abweichungen in Bezug auf die Form und den genauen Inhalt der Bestimmungen sind sich alle Vernehmlassungsteilnehmenden darin einig, dass eine Gesetzesänderung nötig ist, um die bedeutende Rechtsunsicherheit betreffend Wasserbauunternehmen rasch zu beheben und ihnen zu erlauben, die Planung und Durchführung von Wasserbau- und Unterhaltsarbeiten zu begleiten, bis diese Aufgaben von den Gemeinden übernommen werden.

Der Entwurf wurde auf der Grundlage der Stellungnahmen des Amts für Gesetzgebung und des Freiburger Gemeindeverbands inhaltlich und formal geändert.

Einige Kommentare beziehen sich auf Artikel des Gesetzes, die nicht Gegenstand des Änderungsentwurfs sind. Darunter fällt etwa der Wunsch, den Gemeinden mehr Kompetenzen zu geben, die Forderung, die Anwohnerinnen und Anwohner an den Arbeiten beteiligen zu lassen, oder der Vorschlag, den Begriff der Förderung der Biodiversität für die Gewährung zusätzlicher Subventionen hinzuzufügen. Die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) konnte diese Anliegen nicht in den vorliegenden Entwurf integrieren, doch wollte sie sie im Rahmen des Vernehmlassungsberichts bestmöglich beantworten.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 45 Abs. 3

Die deutsche Fassung von Artikel 45 Abs. 3 weist einen Übersetzungsfehler auf. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Absatz im Rahmen der hier behandelten Teilrevision zu korrigieren. Die französische Fassung bleibt unverändert.

Artikel 47 Abs. 3a (neu)

Das Subventionsgesetz vom 17. November 1999 (SubG, SGF 616.1) gilt subsidiär, wie der Berichterstatter während der parlamentarischen Debatte über das GewG in Erinnerung rief, als er erklärte, dass Artikel 47 GewG das Konzept des Grundsatzes der Subventionierung der Arbeiten einführt, das gemäss dem Subventionsgesetz vom 17. November 1999 angewendet werden müsse (TGR 2009 III, S. 2442).

In Artikel 46 Abs. 2 des Gesetzes vom 12. September 2012 über den Natur- und Landschaftsschutz (NatG, SGF 721.0.1) hat der Gesetzgeber dies explizit artikuliert. Es wird daher vorgeschlagen, den Wortlaut dieser Bestimmung zu übernehmen und die Klarstellung auch in das GewG aufzunehmen.

Abs. 4 (aufgehoben)

Absatz 4 kann aufgehoben werden, da die Zuständigkeitsregeln für die Gewährung von Subventionen nunmehr Gegenstand des neuen Artikels 47a sind.

Artikel 47a (neu) Abs. 1 Zuständigkeit des Staatsrats

Artikel 47a Abs. 1 verankert die allgemeine Zuständigkeit des Staatsrats für die Gewährung und die Festlegung der Höhe von Subventionen bis zu der in Artikel 30 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG) festgelegten Obergrenze. Ein Vorbehalt zugunsten des FHG ermöglicht eine Klärung der Zuständigkeiten des Staatsrats und des Grossen Rats.

Abs. 2 Zuständigkeit der RIMU

Artikel 29 des Ausführungsreglements vom 12. März 1996 zum Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates (FHR, SGF 610.11) besagt, dass die Kompetenz, eine Investitionsausgabe zu tätigen, beim Staatsrat liegt, wenn der Betrag 100 000 Franken übersteigt, bei den Direktionen, wenn der Betrag zwischen 50 000 und 100 000 Franken liegt, und bei den Dienststellen, wenn der Betrag 50 000 Franken nicht übersteigt. Der Staatsrat und die Direktionen können in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und im Rahmen der Voranschlagskredite mit formeller rechtlicher Grundlage die Zuständigkeitsgrenzen ändern (Art. 30 FHR).

Die RIMU verfügt derzeit auf der Grundlage von Artikel 60 Abs. 2 GewR über eine Delegation durch den Staatsrat, um Subventionen bis zu 500 000 Franken pro Projekt zu gewähren. Es wird daher vorgeschlagen, eine Delegationsklausel mit einer bezifferten Obergrenze in das Gesetz aufzunehmen und die Delegation an die RIMU bis zu einem Betrag von 500 000 Franken (die heutige Regel) beizubehalten. Diese

Bestimmung entspricht dem aktuellen Rechtsstand und erfordert keine Änderung von Artikel 60 Abs. 2 GewR.

Abs. 3 Berechnung der Höhe der Subvention und Kompetenzschwelle

Die Finanzierung des Wasserbaus erfolgt durch Bundes- und Kantongelder. Artikel 6 WBG und 62b GSchG besagen, dass der Bund Abgeltungen für den Wasserbau und die Revitalisierung gewährt, wobei die Bedingungen und Modalitäten in den Artikeln 1 ff. WBV und 54b GSchV festgelegt sind.

Die WBV und die GSchV unterscheiden zwischen einerseits global gewährten Abgeltungen (Art. 2 Abs. 1 WBV und 54b GSchV), die eine zwischen dem Bundesamt für Umwelt und dem Kanton ausgehandelten und abgeschlossenen Programmvereinbarung (Art. 5 WBV und 54b Abs. 2 GSchV) als Grundlage haben, und andererseits einzeln gewährten Abgeltungen für grosse Projekte (Art. 2 Abs. 2 WBV und 54b Abs. 3 GSchV). Diese Unterscheidung findet sich auch im kantonalen Recht in den Artikeln 47 ff. GewG und 60 ff. GewR.

Um die Entscheidungsbefugnisse festzulegen, unterscheidet die kantonale Vollzugsbehörde bei der Berechnung des Subventionsbetrags zwischen realisierten Projekten, die in die Programmvereinbarungen aufgenommen wurden, und Einzelprojekten, die vom Bund fallweise subventioniert werden.

Bei ersteren umfasst der Beitrag den Bundes- und den Kantonsanteil, bei letzteren nur den Kantonsanteil. Diese Auslegung steht im Einklang mit Artikel 47 Abs. 1, 3. Satz, GewG, wonach die Subvention den Anteil des Staats und die Beiträge umfasst, die der Staat im Rahmen der mit dem Bund abgeschlossenen Programmvereinbarungen erhält, sowie mit Artikel 61 Abs. 4 GewR, der besagt, dass die Beiträge, die der Staat vom Bund erhält, und der Anteil des Staats bei Wasserbauprojekten, die Bestandteil von Programmvereinbarungen sind, addiert werden.

Um Unsicherheiten bei der Auslegung zu vermeiden, wird deshalb explizit festgehalten, dass der Gesamtbetrag der Subvention, d. h. der Anteil des Staats plus die Beträge, die er aufgrund von Programmvereinbarungen mit dem Bund erhält, die Obergrenze von 500 000 Franken einhalten muss.

Artikel 64 Abs. 3a (neu)

Artikel 64 Abs. 3a gibt dem Staatsrat die Kompetenz, das Bestehen von WBU aus wichtigen Gründen und für einen begrenzten Zeitraum zu verlängern. Der Staatsrat kann seinen Entscheid auf den 1. Januar 2021 rückwirken lassen.

Die Frage, ob wichtige Gründe vorliegen, fällt in den Ermessensspielraum des Staatsrats. Diese Formulierung lässt ihm somit einen gewissen Spielraum und erlaubt es, alle konkreten Elemente des Einzelfalls zu berücksichtigen.

Die Pflicht gemäss Artikel 64 Abs. 1 GewG, WBU aufzulösen oder umzuwandeln, bleibt jedoch bestehen. Innerhalb der vom Staatsrat gesetzten Frist wird es daher darum gehen, die Zukunft der noch aktiven WBU zu klären. Dabei sind mehrere Lösungen denkbar: Ihre Aufgaben können von jeder betroffenen Gemeinde individuell, von einem Gemeindeverband, der spezifisch mit dem Ausbau und dem Unterhalt von Fließgewässern beauftragt wird, oder vom Gemeindeverband des Einzugsgebiets übernommen werden.

Schlussbestimmungen

Nach Artikel 46 Abs. 1 Bst. a der Verfassung des Kantons Freiburg (KV, SGF 10.1) unterliegt der Gesetzesentwurf dem fakultativen Gesetzesreferendum. Er unterliegt nicht dem Finanzreferendum, da er keine neuen Nettoausgaben zur Folge hat (Art. 45 Abs. 1 Bst. b und 46 Abs. 1 Bst. b KV).

4. Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen

Der vorliegende Gesetzesentwurf führt zu keinen Änderungen in der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und hat keine finanziellen Auswirkungen.

5. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

Eine Evaluation ist hier für die vorliegende Revision nicht erforderlich, da es sich nicht um eine wesentliche Anpassung eines bestehenden Gesetzes handelt (vgl. Kleiner Leitfaden zur Nachhaltigkeitsbeurteilung mit Kompass21, RUBD [neu: RIMU], 2016).

6. Verfassungsmässigkeit, Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und Eurokompatibilität

Der Gesetzesentwurf ist mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg konform und ist vom europäischen Recht nicht betroffen.

Loi modifiant la loi sur les eaux

du...

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –
Modifié(s): **812.1**
Abrogé(s): –

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu le message 2022-DAEC-186 du Conseil d'Etat du 23 août 2022;
Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

I.

L'acte RSF 812.1 (Loi sur les eaux (LCEaux), du 18.12.2009) est modifié
comme il suit:

Art. 45 al. 3 (*inchangé*) [DE: (*modifié*)]

³ Le coût des travaux prévus à l'article 27 al. 3 et 4 est à la charge de ceux à
qui en incombe l'exécution.

Art. 47 al. 3a (*nouveau*), **al. 4** (*abrogé*)

^{3a} La gestion et le suivi des subventions sont assurés conformément aux dis-
positions de la législation sur les subventions.

⁴ *Abrogé*

Gesetz zur Änderung des Gewässergesetzes

vom...

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –
Geändert: **812.1**
Aufgehoben: –

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

nach Einsicht in die Botschaft 2022-DAEC-186 des Staatsrats vom 23. August
2022;
auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

Der Erlass SGF 812.1 (Gewässergesetz (GewG), vom 18.12.2009) wird wie
folgt geändert:

Art. 45 Abs. 3 (*geändert*) [FR: (*unverändert*)]

³ Die Kosten für die Arbeiten nach Artikel 27 Abs. 3 und 4 sind von denjeni-
gen zu tragen, denen die Ausführung obliegt.

Art. 47 Abs. 3a (*neu*), **Abs. 4** (*aufgehoben*)

^{3a} Für die Verwaltung der Subventionen und die Nachkontrolle gelten die Be-
stimmungen der Subventionsgesetzgebung.

⁴ *Aufgehoben*

Art. 47a (nouveau)

Subventions: compétences

¹ Dans les limites fixées par la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat, les décisions sur l'octroi et le montant des subventions sont de la compétence du Conseil d'Etat.

² Le Conseil d'Etat peut déléguer à la Direction la compétence d'octroyer des subventions jusqu'à 500 000 francs.

³ Pour les projets intégrés aux conventions-programmes, le montant de la subvention considéré pour définir les compétences d'octroi comprend la part de l'Etat et les montants qu'il reçoit de la Confédération. Pour les projets hors conventions-programmes, seul le montant de la subvention de l'Etat est considéré.

Art. 64 al. 3a (nouveau)

^{3a} Après consultation des communes concernées, le Conseil d'Etat peut prolonger l'existence des entreprises d'endiguement pour de justes motifs et pour une période limitée. Le Conseil d'Etat peut donner à sa décision un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2021.

II.

Aucune modification d'actes dans cette partie.

III.

Aucune abrogation d'actes dans cette partie.

IV.

La présente loi est soumise au référendum législatif.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 47a (neu)

Subventionen: Zuständigkeiten

¹ In den Grenzen des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates fallen die Verfügungen über die Gewährung und die Höhe von Subventionen in die Zuständigkeit des Staatsrats.

² Der Staatsrat kann der Direktion die Kompetenz zur Gewährung von Subventionen bis zu 500 000 Franken übertragen.

³ Bei Projekten, die Bestandteil einer Programmvereinbarung sind, umfasst der für die Festlegung der Zuständigkeit berücksichtigte Subventionsbetrag den Anteil des Staates und die Beträge, die er vom Bund erhält. Bei Projekten, die nicht Bestandteil einer Programmvereinbarung sind, ist allein die Höhe der staatlichen Subventionen massgebend.

Art. 64 Abs. 3a (neu)

^{3a} Der Staatsrat kann nach Anhörung der betroffenen Gemeinden die Auflösung von Wasserbauunternehmen aus wichtigen Gründen und für einen begrenzten Zeitraum aufschieben. Der Staatsrat kann seinen Entscheid rückwirkend auf den 1. Januar 2021 gelten lassen.

II.

Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.

III.

Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum.

Der Staatsrat setzt das Inkrafttreten dieses Gesetzes fest.

Annexe

GRAND CONSEIL

2022-DAEC-186

**Projet de loi:
Loi modifiant la loi sur les eaux**

Propositions de la commission ordinaire CO-2022-010

Présidence : Lucas Dupré

Membres : Catherine Beaud, Bruno Clément, Jacques Dumas, Catherine Esseiva, Paola Ghielmini Krayenbühl, Fritz Glauser, Pierre-André Grandgirard, Christine Jakob, Erika Schnyder, Julia Senti

Entrée en matière

Par 9 voix sans opposition ni abstention (deux membres excusés), la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Vote final

A l'unanimité de ses membres, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi selon la proposition initiale du Conseil d'Etat.

Catégorisation du débat

La Commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

Le 28 septembre 2022

Anhang

GROSSER RAT

2022-DAEC-186

**Gesetzentwurf:
Gesetz zur Änderung des Gewässergesetzes**

Antrag der ordentlichen Kommission OK-2022-010

Präsidium : Lucas Dupré

Mitglieder : Catherine Beaud, Bruno Clément, Jacques Dumas, Catherine Esseiva, Paola Ghielmini Krayenbühl, Fritz Glauser, Pierre-André Grandgirard, Christine Jakob, Erika Schnyder, Julia Senti

Eintreten

Mit 9 Stimmen ohne Gegenstimme und ohne Enthaltungen (zwei Mitglieder sind entschuldigt), beantragt die Kommission dem Grossen Rat, auf diesen Gesetzesentwurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, diesen Gesetzesentwurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

Den 28. September 2022



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Morand Jacques / Pasquier Nicolas

2022-GC-66

Modification de la LATeC : contribution de remplacement des jardins potagers

I. Résumé de la motion

Les motionnaires, accompagnés de vingt-trois cosignataires, demandent la modification de l'article 61 al. 2 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après : LATeC, RSF 710.1) afin d'y introduire une contribution de remplacement des jardins potagers à l'instar de ce qu'elle prévoit déjà pour les places de jeux et de détente ainsi que pour les places de stationnement, des ouvrages dont l'aménagement est obligatoire en application du règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC, RSF 710.11). Le manquement d'un ou d'une propriétaire à cette obligation peut être compensé par une contribution équitable prévue à l'article 61 al. 1 LATeC. Dans la mesure où la possibilité offerte aux communes par la LATeC se borne aux deux installations précitées et n'inclut pas les jardins potagers, les motionnaires demandent que l'article 61 al. 2 LATeC doit être complété en ce sens.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Situation actuelle et proposition

L'art. 61 LATeC permet aux communes de prélever des taxes causales de remplacement qui sont prévues dans les cas où la commune dispense un propriétaire d'aménager des places de stationnement ou des places de jeux sur son fonds privé. Cette disposition permet à l'autorité de prélever une taxe compensatoire afin d'en aménager à sa place (Arrêt du TC 604 2019 9 du 29 août 2019, consid. 2.2.).

Cette possibilité de prélèvement ne peut toutefois porter que sur des constructions ou des installations explicitement prévues par une loi formelle en vertu du principe de la légalité, qui revêt une importance particulière en droit fiscal au point de constituer un droit constitutionnel indépendant (art. 127 al. 1 Cst). Le Tribunal fédéral a, de jurisprudence constante, rappelé l'importance pour les citoyens de pouvoir discerner les contours de la contribution qui leur est prélevée (Arrêt du TF 2C_609/2010 du 18 juin 2011 consid. 3.1).

Le Conseil d'Etat reconnaît que l'objectif recherché par les motionnaires est judicieux dans le contexte, toujours plus important, de la densification du territoire et du développement de l'urbanisation vers l'intérieur. La présence de jardins potagers en milieu urbain sert une composante à la fois sociale, éducative mais aussi durable et permet une amélioration qualitative du milieu bâti. Il constate cependant qu'il n'existe en l'état aucune base légale permettant le prélèvement d'une contribution équitable pour cet objet. Il se justifie par conséquent de modifier la législation par le biais d'une adaptation de la LATeC.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à accepter la motion.

30 août 2022



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Morand Jacques / Pasquier Nicolas

2022-GC-66

Änderung des RPBG: Ersatzbeitrag für Gemüsegärten

I. Zusammenfassung der Motion

Zusammen mit 23 Mitunterzeichnenden fordern die Motionäre die Änderung von Artikel 61 Abs. 2 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RPBG; SGF 710.1), um einen Ersatzbeitrag für Gemüsegärten einzuführen, wie er bereits für Spiel- und Erholungsplätze sowie für Parkplätze vorgesehen ist – Anlagen, deren Einrichtung in Anwendung des Ausführungsreglements zum Raumplanungs- und Baugesetz (BRPB, SGF 710.11) obligatorisch ist. Wenn die Eigentümerschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommt, kann nach Artikel 61 Abs. 1 RPBG ein angemessener Beitrag zur Errichtung dieser Plätze erhoben werden. Weil Gemeinden diesen Beitrag nur für die beiden oben genannten Anlagen, nicht aber für Gemüsegärten erheben können, fordern die Motionäre, dieses Recht der Gemeinden mit einer Änderung von Artikel 61 Abs. 2 RPBG auf Gemüsegärten auszudehnen.

II. Antwort des Staatsrats

Aktuelle Situation und Vorschlag

Artikel 61 RPBG erlaubt der Gemeinde die Erhebung einer Kausalabgabe in Form eines Ersatzbeitrags, wenn sie eine Eigentümerin oder einen Eigentümer von der Pflicht befreit, auf ihrem bzw. seinem Privatgrundstück einen Park- oder Spielplatz zu errichten. Damit kann die Behörde einen Ersatzbeitrag erheben, um an Stelle der Eigentümerschaft einen solchen Platz einzurichten (KG-Urteil 604 2019 9 vom 29. August 2019, E. 2.2.).

Dieser Ersatzbeitrag kann jedoch nur für Anlagen erhoben werden, die ausdrücklich in einem formellen Gesetz erwähnt sind. Dies verlangt das Legalitätsprinzip, das im Steuerrecht von besonderer Bedeutung ist und deshalb ein eigenständiges Verfassungsrecht darstellt (Art. 127 Abs. 1 BV). Das Bundesgericht hat in ständiger Rechtsprechung darauf hingewiesen, wie wichtig es für die Bürgerinnen und Bürger ist, die Konturen des erhobenen Beitrags erkennen zu können (BGer-Urteil 2C_609/2010 vom 18. Juni 2011, E. 3.1).

Der Staatsrat anerkennt, dass das von den Motionären angestrebte Ziel vor dem Hintergrund der immer wichtiger werdenden Verdichtung des Raums und der Siedlungsentwicklung nach innen sinnvoll ist. Gemüsegärten im städtischen Umfeld dienen sozialen und erzieherischen Zielen, sind positiv für die nachhaltige Entwicklung und ermöglichen eine qualitative Verbesserung der bebauten Umgebung. Derzeit gibt es indes keine gesetzliche Grundlage für die Erhebung eines angemessenen Beitrags für diesen Zweck. Daher ist es gerechtfertigt, das Freiburger Recht durch eine Änderung des RPBG anzupassen.

Abschliessend beantragt der Staatsrat dem Grossen Rat, die Motion anzunehmen.

30. August 2022



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Rey Benoît / Besson Gumy Muriel
LATeC durée des mises à l'enquête

2021-GC-150

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 6 octobre 2021, les députés Benoît Rey et Muriel Besson Gumy ainsi que 4 cosignataires demandent au Conseil d'Etat d'élaborer un rapport portant sur l'instauration de délais de mise à l'enquête différenciés en fonction de l'impact du projet.

En prenant l'exemple de la mise à l'enquête durant l'été 2021 du projet « FriGlâne », les députés estiment que le délai de 14 jours instauré par la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) est insuffisant pour permettre aux intéressés de prendre connaissance des dossiers d'importants projets immobiliers, d'évaluer leur impact et d'éventuellement former opposition par dépôt d'un acte motivé. Les députés constatent que bon nombre de cantons prévoient un délai d'enquête de 30 jours, un délai bien plus approprié selon eux pour permettre aux administrés et milieux intéressés d'avoir une idée précise de projets de telle ampleur et de faire valoir leurs droits en toute connaissance de cause.

Le rapport demandé devrait renseigner sur les différentes modalités de mises à l'enquête existant en Suisse, en examinant l'opportunité de prévoir des délais différenciés en fonction de l'importance des projets, voire d'autres instruments pour assurer la participation de la population au processus d'information sur les grands projets, dans le cadre d'une révision de la LATeC.

II. Réponse du Conseil d'Etat

A teneur de l'art. 140 al. 1 LATeC, le délai de mise à l'enquête lors d'une procédure ordinaire est de quatorze jours. Ce délai peut être porté à trente jours lorsque la demande de permis de construire nécessite simultanément la mise à l'enquête d'un plan, d'un règlement ou d'une demande de défrichement, l'octroi d'une dérogation à une mesure de protection de la nature et du paysage ou la mise en consultation d'un rapport d'impact sur l'environnement (art. 140 al. 1 *in fine* et 3 al. 2 du règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions – ReLATeC).

Selon la jurisprudence fédérale (ATF 135 II 78), un délai de mise à l'enquête en lien avec la LPN ou la LPE de quatorze jours serait contraire au droit supérieur. Le Tribunal fédéral a en effet précisé que la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) et la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) interdisent les délais cantonaux et que le législateur fédéral a explicitement voulu interdire les délais de mise à l'enquête inférieur à vingt jours.

Le système dual comprenant un délai « court » de quatorze jours pour l'octroi des permis de construire lorsque ceux-ci n'appellent pas un besoin particulier de coordination et un deuxième délai de mise à l'enquête, plus long, de trente jours, apparaît respecter les exigences du droit fédéral dans la mesure où il tient compte des impératifs de procédure découlant de la législation spéciale en

matière de protection de la nature, du paysage et de l'environnement pour les projets présentant des liens avec ces domaines. Au surplus, un délai de 30 jours est également exigé pour la mise à l'enquête de projet de construction dont la réalisation est étroitement liée à la modification d'un plan ou règlement. On pense ici en particulier aux exploitations de matériaux (art. 154 LATeC), et aux projets nécessitant la création d'une zone spéciale (p. ex. zone de loisir et de tourisme), mais aussi, en vertu du plan directeur cantonal, aux projets d'extension des zones d'activités (autres que cantonales ou régionales) qui nécessitent le dépôt simultané d'une demande de permis. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat relève que la plupart des projets ayant un fort impact territorial sont d'ores et déjà soumis à un délai d'enquête de 30 jours. Il est exact cependant qu'en milieu urbain, d'importants projets immobiliers ne tombent pas dans le champ d'application de cette disposition et sont valablement mis à l'enquête pendant une durée de 14 jours, alors que leur impact sur le milieu bâti, l'environnement et le voisinage peut être important.

S'agissant du délai ordinaire de 14 jours, le Conseil d'Etat relève qu'à l'instar de Fribourg, seuls quatre cantons suisses ont des délais de mise à l'enquête concernant l'octroi de permis de construire de moins de vingt jours, soit Saint Gall, Soleure, Bâle-Campagne et le Tessin. Il est exact que bon nombre de cantons prévoient un délai d'enquête de trente jours ou au minimum de 20 jours, avec un délai différencié, plus long, pour certains projets.

Il semble toutefois utile de rappeler le contexte général dans lequel s'inscrivent les discussions au sujet du processus des demandes de permis, en soulignant qu'une prolongation de ces délais d'enquête serait difficilement conciliable avec les attentes des milieux de la construction et des députés qui interviennent régulièrement auprès du gouvernement en lui demandant de trouver des solutions pour accélérer la procédure d'autorisation.

Nonobstant, le Conseil d'Etat reconnaît l'intérêt de faire un état de la situation dans ce domaine et d'examiner l'opportunité d'adapter les délais d'enquête publique pour les demandes de permis au vu de la complexité grandissante du cadre légal, des enjeux liés à la densification et à la réalisation de grands projets, notamment en milieu urbain. La nécessité de garantir une information transparente et complète ainsi que le correct exercice du droit d'être entendu des administrés et des associations demeure à cet égard primordial.

En conclusion, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'accepter le postulat.

23 août 2022



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Rey Benoît / Besson Gummy Muriel
RPBG – Dauer der öffentlichen Auflagen

2021-GC-150

I. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 6. Oktober 2021 eingereichten und begründeten Postulat fordern Grossrat Benoît Rey und Grossrätin Muriel Besson Gummy sowie vier Mitunterzeichnende den Staatsrat auf, einen Bericht über die Einführung von Fristen für die öffentliche Auflage, welche der Auswirkung eines Projektes nach differenziert sind, auszuarbeiten.

Den Fall der öffentlichen Auflage des Projekts «FriGlâne» im Sommer 2021 als Ausgangspunkt nehmend, sind die Postulantin und der Postulant der Ansicht, dass die vom kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) eingeführte Frist von 14 Tagen nicht ausreicht, um den Betroffenen die Möglichkeit zu geben, Einsicht in die Akten wichtiger Immobilienprojekte zu nehmen, deren Auswirkungen zu beurteilen und gegebenenfalls durch Einreichung einer begründeten Eingabe Einsprache zu erheben. Die Postulantin und der Postulant stellen fest, dass viele Kantone eine Auflagefrist von 30 Tagen vorsehen, eine Frist, die ihrer Meinung nach weitaus angemessener ist, damit sich die Bürgerinnen und Bürger sowie interessierten Kreise ein klares Bild von Projekten dieser Grössenordnung machen und ihre Rechte in voller Kenntnis der Sachlage geltend machen können.

Der geforderte Bericht soll Auskunft über die verschiedenen in der Schweiz existierenden Modalitäten der öffentlichen Auflage geben und dabei prüfen, ob es sinnvoll ist, im Rahmen einer Revision des RPBG nach der Bedeutung der Projekte differenzierte Fristen oder gar andere Instrumente vorzusehen, um die Beteiligung der Bevölkerung am Informationsprozess über Grossprojekte zu gewährleisten.

II. Antwort des Staatsrats

Nach Artikel 140 Abs. 1 RPBG beträgt die Auflagefrist in einem ordentlichen Verfahren vierzehn Tage. Diese Frist kann auf 30 Tage verlängert werden, wenn das Baubewilligungsgesuch gleichzeitig die Auflage eines Plans, eines Reglements oder eines Rodungsgesuchs, die Gewährung einer die Natur- und Landschaftsschutzmassnahmen betreffenden Ausnahme oder die Vernehmlassung eines Umweltverträglichkeitsberichts erfordert (Art. 140 Abs. 1 *in fine* RPBG und 3 Abs. 2 des Ausführungsreglements zum Raumplanungs- und Baugesetz [RPBR]).

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (BGE 135 II 78) würde eine Auflagefrist von 14 Tagen im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) oder dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) gegen übergeordnetes Recht verstossen. So hat das Bundesgericht klargestellt, dass das NHG und das USG kantonale Fristen untersagen und

dass der Bundesgesetzgeber explizit Auflagefristen von weniger als zwanzig Tagen verbieten wollte.

Das duale System mit einer «kurzen» Frist von 14 Tagen für die Erteilung von Baubewilligungen, wenn diese keinen besonderen Koordinationsbedarf erfordern, und einer zweiten, längeren Auflagefrist von 30 Tagen scheint den Anforderungen des Bundesrechts insofern zu genügen, als es den Verfahrensanforderungen Rechnung trägt, die sich aus der Spezialgesetzgebung im Bereich des Natur-, Landschafts- und Umweltschutzes für Projekte ergeben, die einen Bezug zu diesen Bereichen aufweisen. Darüber hinaus ist eine Frist von 30 Tagen auch für die öffentliche Auflage von Bauprojekten erforderlich, deren Realisierung eng mit der Änderung eines Plans oder Reglements verbunden ist. Zu denken ist hier insbesondere an Materialabbau (Art. 154 RPBG) und an Projekte, die die Schaffung einer Sonderzone erfordern (z. B. Freizeit- und Tourismuszone), aber auch, gemäss dem kantonalen Richtplan, an Projekte zur Erweiterung von (nicht kantonalen oder regionalen) Arbeitszonen, die die gleichzeitige Einreichung eines Baubewilligungsgesuchs erfordern. In Anbetracht der obigen Ausführungen stellt der Staatsrat fest, dass die meisten Projekte mit starken räumlichen Auswirkungen bereits jetzt einer 30-tägigen Auflagefrist unterliegen. Es ist jedoch richtig, dass in städtischen Gebieten wichtige Immobilienprojekte nicht in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen und rechtsgültig während einer Dauer von 14 Tagen öffentlich aufgelegt werden, obwohl ihre Auswirkungen auf die bestehende Bebauung, die Umwelt und die Nachbarschaft erheblich sein können.

In Bezug auf die ordentliche Frist von 14 Tagen hält der Staatsrat fest, dass nur vier Schweizer Kantone wie Freiburg eine Auflagefrist für die Erteilung von Baubewilligungen von weniger als 20 Tagen kennen, nämlich St. Gallen, Solothurn, Basel-Landschaft und Tessin. Es stimmt, dass viele Kantone eine Auflagefrist von 30 Tagen oder mindestens 20 Tagen vorsehen, mit einer differenzierten, längeren Frist für bestimmte Projekte.

Es scheint jedoch sinnvoll, auf den allgemeinen Kontext hinzuweisen, in dem die Diskussionen über das Bewilligungsverfahren stattfinden, und zu betonen, dass eine Verlängerung der Auflagefristen nur schwer mit den Erwartungen der Baubranche und der Grossrätinnen und Grossräten in Einklang zu bringen wäre, die regelmässig bei der Regierung vorstellig werden und sie auffordern, Lösungen zur Beschleunigung des Bewilligungsverfahrens zu finden.

Dessen ungeachtet räumt der Staatsrat ein, dass es sinnvoll ist, eine Bestandsaufnahme der Situation in diesem Bereich vorzunehmen und zu prüfen, ob die Fristen für die öffentliche Auflage von Bewilligungsgesuchen angesichts der zunehmenden Komplexität des gesetzlichen Rahmens, der Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verdichtung und der Realisierung von Grossprojekten, insbesondere im städtischen Umfeld, angepasst werden müssen. Die Notwendigkeit, eine transparente und vollständige Information sowie die korrekte Ausübung des Anhörungsrechts von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Verbänden zu gewährleisten, bleibt in dieser Hinsicht von zentraler Bedeutung.

Abschliessend beantragt der Staatsrat dem Grossen Rat, das Postulat anzunehmen.

23. August 2022



Rapport 2022-DAEC-213

30 août 2022

du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2018-GC-101 Emanuel Waeber/Olivier Flechtner – Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le postulat 2018-GC-101 «Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus» déposé par les députés Emanuel Waeber et Olivier Flechtner 22 juin 2018 et accepté par le Grand Conseil le 23 mai 2019 par 74 voix sans opposition ni abstention.

Le présent rapport s'articule comme suit:

1. Résumé du postulat et de la réponse du Conseil d'Etat	1
2. Etude multimodale de mobilité en Basse-Singine	2
2.1. Périmètre et objectifs généraux de l'étude	2
2.2. Mobilité durable	3
2.3. Organisation de projet	3
3. Etat des lieux et identification des mesures	4
3.1. Objectifs à l'horizon 2040	4
3.2. Etat des lieux des déficits et des potentiels	5
3.3. Evaluation et sélection des mesures	5
4. Concept global de mobilité en Basse-Singine	6
4.1. Paquet de mesures Priorité A	6
4.2. Paquet de mesures priorité B	7
4.3. Paquet de mesures priorité C	7
4.4. Concept global et postulat	7
4.5. Mise en œuvre du concept global et de ses mesures	8
5. Conclusion	8

1. Résumé du postulat et de la réponse du Conseil d'Etat

Dans leur postulat, les députés Emanuel Waeber et Olivier Flechtner demandent au Conseil d'Etat de soumettre au Grand Conseil un rapport détaillé sur l'avenir du tronçon autoroutier A12 Düdingen – Thörishaus et de formuler des propositions correspondantes. Ils estiment par ailleurs que la question du viaduc de Flamatt et de son tracé doit également être examiné en termes d'effets sur le développement du district de la Singine et de qualité de vie des habitant-e-s de la Basse-Singine et qu'il convient d'examiner un nouveau tracé et de nouvelles jonctions. Ils invitaient donc le Conseil d'Etat à réaliser, en collaboration avec la Confédération et le canton de Berne, une étude de faisabilité sur les points suivants:

1. Aménagement de l'aire de repos existante de l'autoroute A12 à Fillistorf pour créer une nouvelle jonction autoroutière (répartition du trafic vers le nord et le sud),
2. Tracé souterrain de l'autoroute A12 de Fuchsenlochrain (596 m au-dessus du niveau de la mer) à Oberflamatt (550 m au-dessus du niveau de la mer) et démantèlement de la partie aérienne actuelle en zone agricole,
3. Tunnel sous l'entrée et la sortie de l'autoroute existante à Flamatt,
4. Construction d'un tunnel d'une longueur d'environ 3 kilomètres entre Ried et Fillistorf pour le trafic routier à partir de la Haute Singine pour soulager le trafic de transit à Düdingen et Schmitten,
5. Estimation des effets des variantes possibles sur les flux de trafic à Flamatt, Schmitten et Düdingen et, dans la mesure du possible, à Neuenegg.

Dans sa réponse du 25 mars 2019, le Conseil d'Etat propose:

- > de rejeter les points 2 et 3 étant donné que la priorité de l'OFROU, propriétaire du viaduc, de l'autoroute A12 et des jonctions autoroutières y attenantes, est d'assurer l'entretien du réseau existant et que compte tenu de ses «ressources limitées et des conclusions apportées par les études déjà menées» il n'accompagnerait pas une étude sur ces ouvrages.
- > mais d'accepter les points 1, 4 et 5 et de les traiter dans le cadre d'une étude multimodale de la mobilité en Singine.

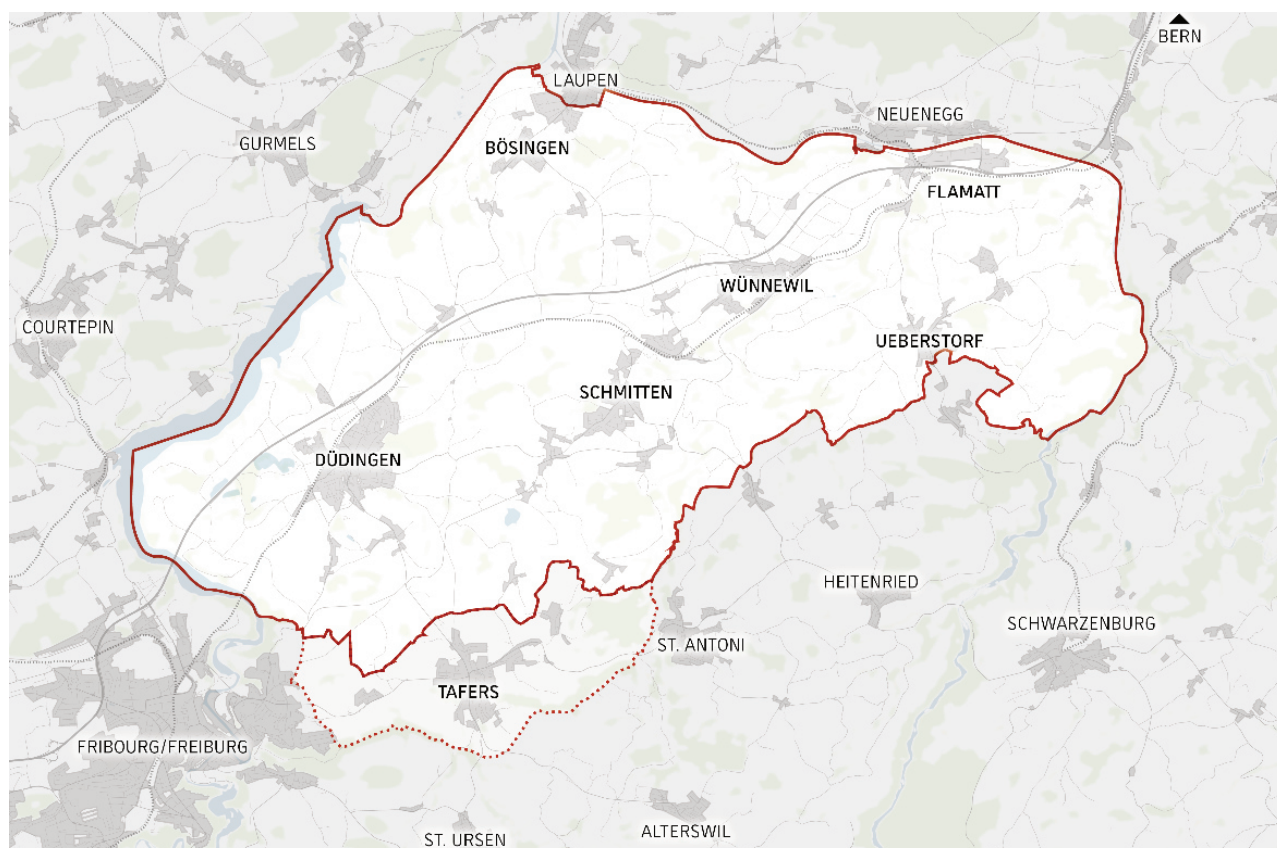
Il précise que cette étude prendra «en considération les études que mènent la région, avec le soutien du canton, dans le cadre de la révision du plan directeur régional de la Singine», ce qui explique le retard du rapport au Grand Conseil. Il souligne enfin qu'«une étude des corrections de tracés ainsi que des autres aménagements mentionnés par les députés susmentionnés pourra être réalisée ultérieurement en fonction des conclusions de cette étude multimodale».

Le projet a débuté au second semestre 2020 avec l'attribution d'un mandat à un bureau d'assistance au maître de l'ouvrage (BAMO). Un mandat pour une étude destinée à établir un concept global de mobilité en Basse-Singine a été attribué en été 2021. Ce concept (disponible en allemand uniquement) est résumé dans le présent rapport¹.

2. Etude multimodale de mobilité en Basse-Singine

2.1. Périmètre et objectifs généraux de l'étude

L'Etat de Fribourg et la région de la Singine ont décidé de mener conjointement une étude multimodale afin d'établir un concept global de mobilité en Basse-Singine proposant des mesures pour tous les moyens de transport, à savoir les transports individuels motorisés, les transports publics, la mobilité piétonne et cyclable. Le périmètre de l'étude comprend les communes de Bösing, Düringen, Schmitten, Ueberstorf et Wünnewil-Flamatt mais aussi de Tavers étant donné que le chef-lieu de la Singine constitue une sorte de «plaque tournante» de la mobilité entre la Haute-Singine et la Basse-Singine.



Périmètre de l'étude

¹ Voir Annexe: Kanton Freiburg, MobA: Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk – Schlussbericht, 23. August 2022.

Le concept global doit permettre de créer un réseau de transport cohérent et de résoudre les situations de trafic problématiques, notamment à l'intérieur des localités. Il est basé sur une analyse des flux des pendulaires¹ et prend en considération les planifications fédérales, cantonales, régionales et communales contraignantes à savoir: le Plan sectoriel des transports, partie Programme (Mobilité et territoire 2050) de la Confédération, le Plan directeur cantonal (PDCant), le Plan sectoriel vélo, le Plan sectoriel des parcs-relais, le Plan directeur régional (PDR) de la Singine, les plans directeurs des communes et les projets d'agglomération de Fribourg et de Berne. Il est utilisé comme étude de base pour le PDR de la Singine révisé.

2.2. Mobilité durable

Le concept global de mobilité en Basse-Singine doit promouvoir une mobilité durable, conformément à la nouvelle Loi sur la mobilité (LMob), au PDCant et au Programme gouvernemental de la législature 2022–2026. Pour rappel, la mobilité durable voulue par le canton, a pour but notamment:

- > de mettre en œuvre un système de mobilité global, sûr et efficace, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères;
- > de favoriser et d'encourager la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;
- > de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement.²

Les mesures du concept global doivent par ailleurs contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici à 2030 et de neutralité carbone d'ici 2050 du plan climat cantonal.

2.3. Organisation de projet

L'étude, menée par un bureau d'études, a impliquée toutes les instances concernées, à savoir l'Etat, la Région, les communes et l'Agglomération de Fribourg. Il était en effet important que les mesures proposées soient acceptées et soutenues par tous les acteurs.

Le projet était dirigé par le Service de la mobilité (SMO), rattaché à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME), et l'Association régionale de la Singine. Ils étaient soutenus par une entreprise indépendante spécialisée dans développement

régional et la planification des transports (BAMO)³. Il a été suivi:

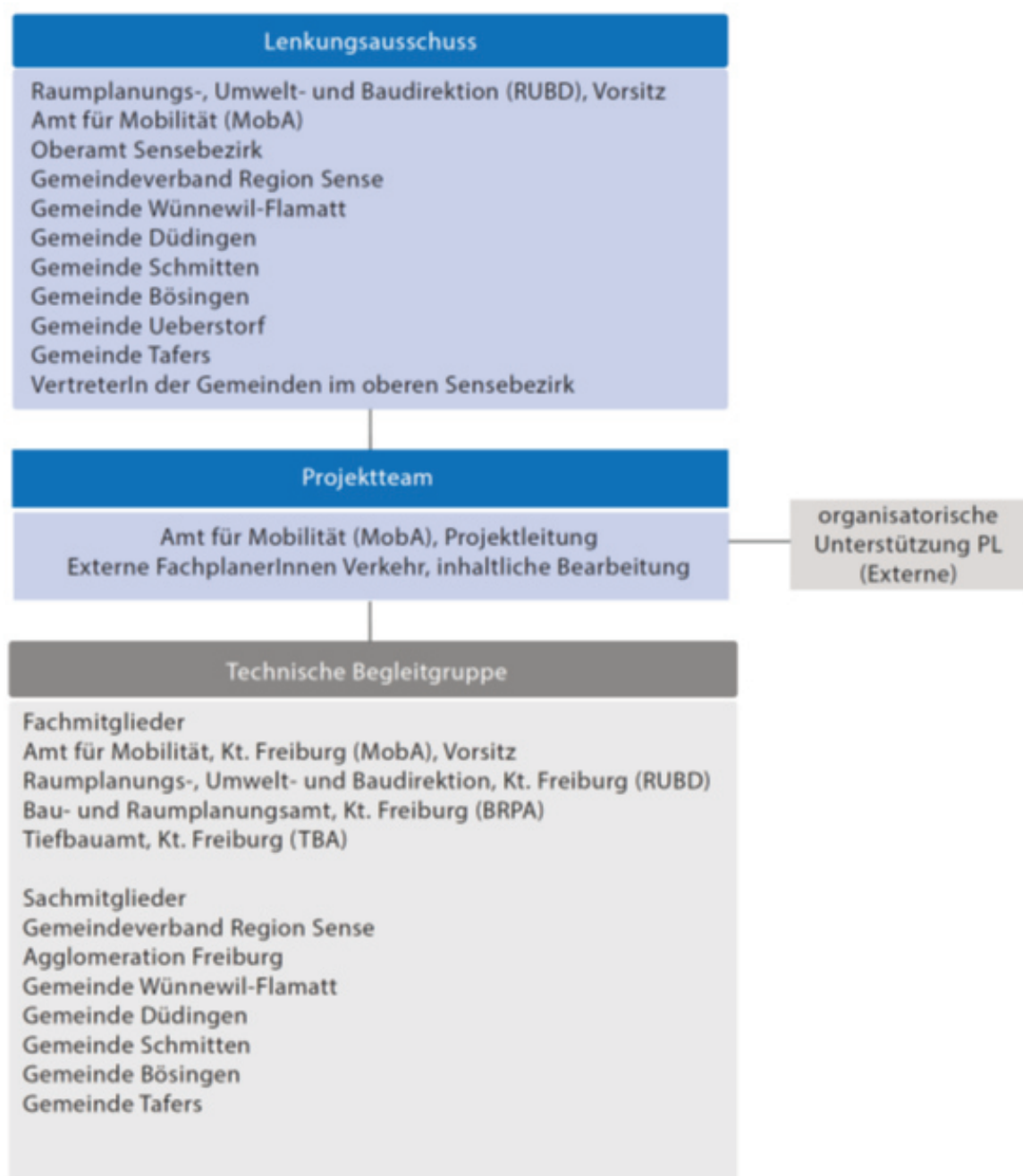
- > Sur le plan technique, par un groupe d'accompagnement présidé par le Chef du SMO et composé de représentants des administrations communales de Bösing, Düringen, Schmitten, Tafers, Wünnewil-Flamatt, de l'Association régionale de la Singine, de l'Agglomération de Fribourg, ainsi que des services concernés de la DIME.
- > Au niveau stratégique et politique, par un comité de pilotage (Copil) présidé par le Chef du SMO et formé de l'Ingénieur cantonal, du Préfet de la Singine, de membres des conseils communaux de Bösing, Düringen, Schmitten, Tafers, Ueberstorf, Wünnewil-Flamatt ainsi que de représentants de l'Association régionale de la Singine et des communes de la Haute-Singine.

Le Copil a validé le concept global de mobilité en Basse-Singine le 13 juin 2022.

¹ Ibid., Anhang 5.

² Article 1 de la LMob.

³ Cette entreprise élabore aussi le plan directeur régional (PDR) de la Singine. Cette double fonction a permis d'assurer la coordination entre le PDR et l'étude multimodale.



Organisation de projet

3. Etat des lieux et identification des mesures

3.1. Objectifs à l'horizon 2040

La stratégie des quatre piliers «ETGM» (Eviter, Transférer, Gérer harmonieusement le trafic et Mettre en réseau le trafic) de la Confédération a servi de base à la définition d'objectifs et de sous-objectifs pour le développement futur de la mobilité en Basse-Singine (horizon 2040) et donc du concept global. Les objectifs retenus sont:

Objectif	Sous-objectif
Éviter le trafic	Coordination de la stratégie d'urbanisation et de transport (plan directeur régional)
	Augmentation de la part des transports publics
	Augmentation de la part des déplacements à pied et à vélo
Transférer le trafic	Promotion de la mobilité durable

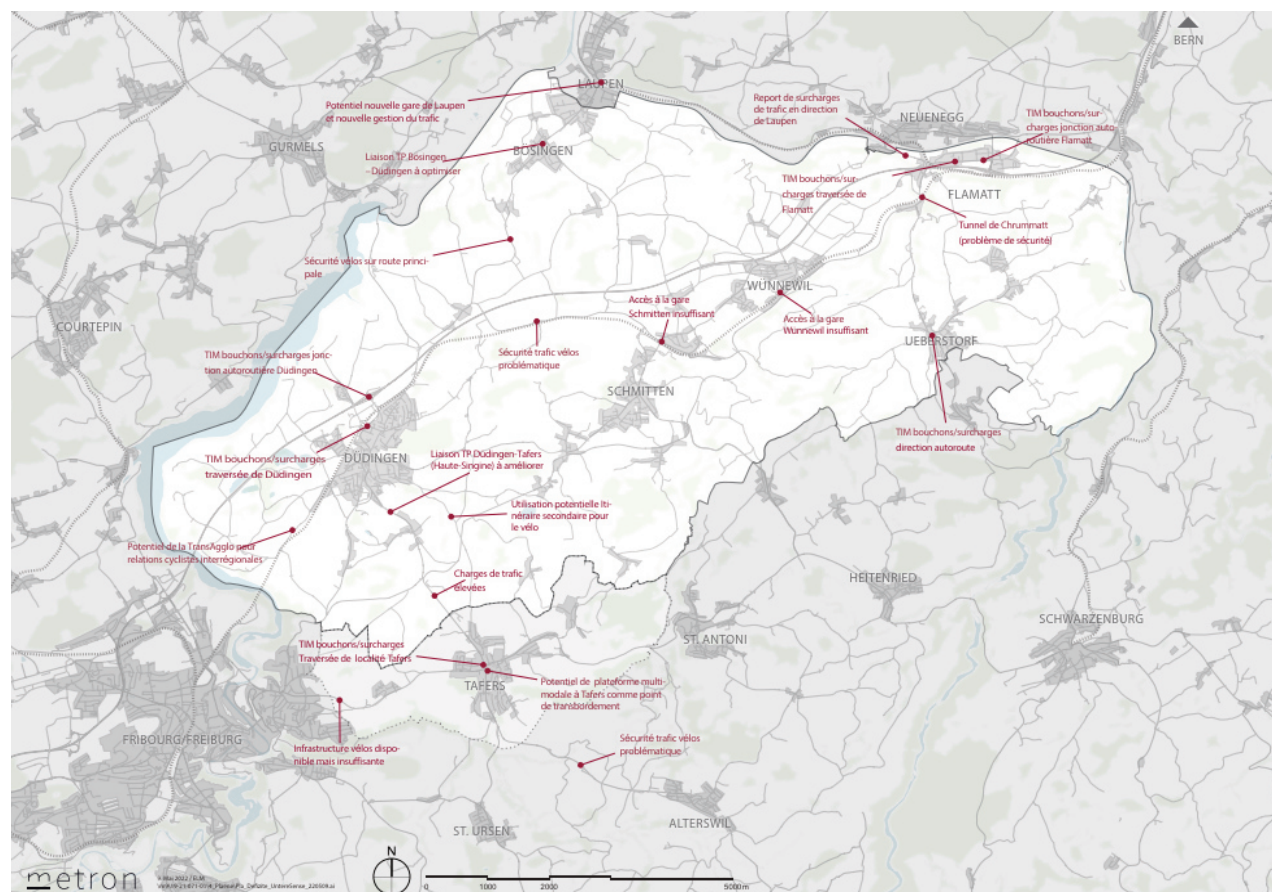
Objectif	Sous-objectif
	Adaptation de l'offre de transport au type d'habitat existant
	Maintenir et «soutenir» les infrastructures existantes, les développer et les adapter
	Élaboration de solutions de mobilité économiquement supportables
Rendre les transports «supportables»	Augmentation de la sécurité routière pour toutes les usagères et tous les usagers de la route
	Garantie du libre choix du mode de transport
Mettre les transports en réseau	Mise en réseau numérique et locale des moyens de transport (offres d'applications, interfaces multimodales de mobilité, etc.)

3.2. Etat des lieux des déficits et des potentiels

Pour développer et améliorer le système de mobilité actuel vers les objectifs retenus et les «modèles cibles» définis par l'étude¹, il faut remédier aux carences et aux problèmes actuels et exploiter les potentiels existants.

Un état des lieux des problèmes, des déficits et des potentiels en matière de mobilité en Basse-Singine a été dressé par le groupe d'accompagnement. Cela a permis de mettre en exergue la problématique des traversées des localités, principalement de Flamatt et de Dürdingen due aux embouteillages récurrents. Cette problématique touche non seulement le transport individuel motorisé, mais aussi les transports publics routiers, qui ne peuvent garantir l'horaire et les correspondances, ainsi que les piétons, les cyclistes et les habitants impactés au niveau de la sécurité, de la qualité de leurs déplacements ou de la qualité de vie.

Les déficits et les potentiels répertoriés sont représentés dans le schéma ci-dessous.



3.3. Evaluation et sélection des mesures

L'état des lieux des déficits et des potentiels en matière de mobilité en Basse-Singine a permis d'identifier également des solutions. Une liste de mesures possibles a été établie. Elle concerne l'ensemble des moyens de transport et touche toutes les communes. Chaque mesure a été évaluée en fonction:

- > de la stratégie des quatre piliers de la Confédération et des objectifs et sous-objectifs fixés pour le développement futur de la mobilité (voir point 3.1),

¹ Les «modèles cibles» schématisent la vision 2040 des réseaux des différents modes de transport. Ils sont reproduits dans le Concept global de mobilité (Gesamtverkehrs-konzept unterer Sensebezirk) annexé au présent rapport (Anhänge 1.1 à 1.4).

- > des ressources financières et des synergies possibles avec d'autres mesures,
- > de l'horizon temporel (état de la planification et durée de réalisation),
- > de l'impact de la mesure sur le système et la qualité du trafic et sur les différents moyens de transport
- > de l'impact sur l'environnement et la nature,
- > de la sécurité routière,
- > du principe développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti.

L'évaluation des mesures possibles a permis de tirer les conclusions suivantes:

- > L'assainissement des traversées de localité des communes de Düringen et de Flamatt favorisera le transfert modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et la mobilité douce. Afin d'augmenter l'impact de ces assainissements, des mesures visant à doser les transports individuels motorisés et à donner la priorité aux transports publics autour de ces traversées doivent également être prises.
- > Les solutions qui prévoient la construction de nouvelles infrastructures routières n'ont pas été jugées pertinentes selon les critères et les objectifs énumérés au point 3.1, car elles entraînent un surplus de trafic, ne favorisent pas le transfert modal et sont onéreuses.
- > Les mesures pour améliorer l'offre de transports publics favorisent le transfert modal tout en étant réalisable en grande partie avec les infrastructures existantes.
- > L'aménagement de nouvelles liaisons cyclables entre les localités encourage l'utilisation du vélo et permet d'augmenter la qualité de la vie dans les centres des communes.

4. Concept global de mobilité en Basse-Singine

Le concept global de mobilité prévoit principalement des mesures sur le réseau de transport existant, qui rendent le trafic plus supportable et favorisent le transfert modal vers les modes durables de transport. Ces mesures ont été classés par priorités:

- > Priorité A: mesures qui ont un impact important sur le trafic global en Basse-Singine et qui s'attaquent aux points critiques;
- > Priorité B: mesures qui soutiennent les mesures de priorité A ou qui ont besoin de mesures classées en priorité A pour fonctionner;
- > Priorité C: mesures qui complètent l'offre et peuvent soutenir le concept global.

Ainsi les mesures en priorité B et C vont renforcer l'effet des mesures en priorité A. Les mesures ont également été réparties en différents horizons temporels (court terme, moyen terme et long terme) afin de disposer d'un horizon de pla-

nification et de réalisation échelonné et réaliste. Un grand nombre de mesures, notamment au niveau de la planification, doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible.

Les tableaux ci-dessous listent les mesures par priorité. Elles sont désignées en fonction de l'abréviation du nom de la ou des communes concernées (par exemple Düringen: DUE)¹ et numérotées (par exemple DUE 1).

4.1. Paquet de mesures Priorité A

Mesure	Nom	Responsable
DUE 1	Valtralog de Düringen	Commune de Düringen
DUE 2	Dosage du TIM ¹ et priorisation des bus dans la traversée de localité à Düringen	Commune de Düringen, Canton de Fribourg
DUE 3	Plateforme multimodale à Düringen	Commune de Düringen
DUE 4	Transagflo Fribourg-Düringen (piste mixte cyclable et piétonne)	Commune de Düringen
DUE 5	Liaison Birch-Luggiwil (bretelle d'autoroute sud)	Canton de Fribourg
TAF-DUE 1	Amélioration de l'offre de bus Tافers-Düringen	Canton de Fribourg
TAF-FRI 1	Liaison cyclable Tافers-Fribourg	Canton de Fribourg
US 1	Plateformes multimodales en Basse-Singine	Région
US 2	Offre complémentaire de transports publics en Basse-Singine	Canton de Fribourg
US 5	Stationnement en Basse-Singine	Région, communes
WF 1	Valtralog de Flamatt	Canton de Fribourg
WF 2	Priorisation des bus à partir de Chrummatt pour la traversée de Flamatt et mesure concernant les vélos	Canton de Fribourg
WF 5	Nouvelle liaison jonction autoroutière - Chrummatt	Canton de Fribourg/ OFROU ²

¹ TIM: transport(s) individuel(s) motorisé(s).

² OFROU: Office fédéral des routes

¹ BE Berne, BOE Bödingen, DUE Düringen, FLA Flamatt, FRI Fribourg, OS oberen Sense (Haute-Singine), SCH Schmitten, TAF Tافers, UEB Ueberstorf, US untere Sense (Basse-Singine), WF Wünnwil-Flamatt.

4.2. Paquet de mesures priorité B

Mesure	Nom	Responsable
BOE 1	Zone de loisirs BEO-Funpark et Regio Badi Sense Laupen	Commune de Bösinggen
BOE-BE 1	Amélioration de la liaison cyclable (Bösinggen-) Laupen–Berne	Canton de Fribourg
BOE-DUE 1	Amélioration de la liaison de bus Bösinggen–Düdingen	Canton de Fribourg
DUE 6	Traversée de Bundtels	Canton de Fribourg
OS 1	Déplacements de loisirs Lac-Noir	Région
SCH 1	Plateforme multimodale de Schmitten	Commune de Schmitten
SCH-DUE 1	Liaison cyclable Schmitten Dorf–Düdingen	Communes de Schmitten et Düdingen
SCH-DUE 2	Liaison cyclable Schmitten Gare–Düdingen	Communes de Schmitten et Düdingen
TAF 1	Plateforme multimodale de Tafers	Commune de Tafers
TAF 2	Liaison cycliste Alterswil–Tafers	Canton de Fribourg
TAF-DUE 2	Liaison cyclable Tafers–Düdingen via Angstorf	Communes de Tafers et de Düdingen
UEB-BE 1	Liaison cycliste Ueberstorf/Niedermettlen vers Berne	Commune d'Ueberstorf
UEB-FLA 1	Liaison cycliste entre Niedermettlen et Ueberstorf/Flamatt	Canton de Fribourg
UEB-FLA 2	Amélioration de l'offre de bus Flamatt–Ueberstorf/Niedermettlen	Canton de Fribourg
US 3	Offre de places de covoiturage	Région
US 4	Gestion de la mobilité d'entreprises	Région
WF 3	Plateforme multimodale de Wünnewil	Commune de Wünnewil-Flamatt
WF 4	Plateforme multimodale de Flamatt	Commune de Wünnewil-Flamatt
WF 6	Liaison cyclable Flamatt–Wünnewil Dorf–Schmitten (sur routes secondaires)	Commune de Wünnewil-Flamatt

4.3. Paquet de mesures priorité C

Mesure	Nom	Responsable
BOE-DUE 2	Création d'une liaison cyclable directe Bösinggen–Düdingen	Canton de Fribourg
DUE 7	Liaison alternative pour les TIM à Düdingen (contournement; tunnel; nouvelle jonction)	Canton de Fribourg
TAF 3	Liaison cyclable Tafers–St. Antoni	Canton de Fribourg
TAF-DUE 3	Liaison cycliste Tafers–Düdingen via Mariahilf	Canton de Fribourg
WF 7	Liaison cycliste Flamatt–Wünnewil–Schmitten via Mühletal	Canton de Fribourg

Le concept global annexé au présent rapport comprend pour chaque mesure retenue et priorisée une fiche descriptive.

4.4. Concept global et postulat

En ce qui concerne les trois points du postulat retenus dans la réponse du Conseil d'Etat (voir chapitre 1), le concept global de mobilité en Basse-Singine prévoit ce qui suit:

1. Aménagement de l'aire de repos existante de l'autoroute A12 à Fillistorf pour créer une nouvelle jonction autoroutière (répartition du trafic vers le nord et le sud): cette solution est retenue comme variante à analyser dans la mesure DUE 7 Liaison alternative pour les transports individuels motorisés à Düdingen, classée en priorité C.
4. Construction d'un tunnel d'une longueur d'environ 3 kilomètres entre Ried et Fillistorf pour le trafic routier à partir de la Haute Singine pour soulager le trafic de transit à Düdingen et Schmitten: cet aménagement est également retenu comme variante à analyser dans la mesure DUE 7.
5. Estimation des effets des variantes possibles sur les flux de trafic à Flamatt, Schmitten et Düdingen et, dans la mesure du possible, à Neueneegg: les impacts n'ont pas été chiffrés de manière systématique car l'estimation de l'impact des mesures et variantes dépend de nombreux paramètres et est ainsi délicate et aléatoire, raison pour laquelle il a été préféré de travailler sur une priorisation des mesures en fonction des critères évoqués en début de rapport, en talbant sur le fait que les mesures les moins prioritaires pourront être envisagées si les mesures priorisées ne donnent pas des résultats suffisants. L'étude a été volontairement menée en intégrant tous les modes de transports. Le chiffrage de l'impact respectant les différents moyens de transport et intégrant le comportement des usagers est très complexe. La mise en œuvre progressive des mesures permettra d'observer l'impact réel des différentes mesures. Les mesures ont été classées par priorité en fonction de leur pertinence et de leur capacité à solutionner les situations problématiques. Les mesures estimées moins prioritaires aideront à renforcer l'effet des celles réalisées en première priorité.

En ce qui concerne le déplacement de l'autoroute au nord de Grossried (à Ueberstorf), des réflexions sont en cours, le pont autoroutier devant être rénové ou remplacé. Cette mesure n'est toutefois pas réalisable dans le cadre temporel de l'étude. Ce déplacement de l'autoroute rendrait nécessaire celui de la jonction autoroutière de Flamatt en direction de Thörishaus, avec un déplacement des surcharges de trafic et surtout avec la nécessité de prolonger l'axe envisagé avec le nouveau tunnel de Chrummatt.

Les aménagements d'une nouvelle jonction autoroutières à Friesenheit avec liaison vers Zirkels et Bösinggen et d'une

route de contournement de Bösinggen ont été rejetés en raison de l'opposition de l'OFROU et de leur manque de pertinence dans le concept global de mobilité en Basse-Singine. En effet une telle jonction aurait des impacts non-voulus sur des traversées de localité, un impact environnemental fort et un impact limité sur le trafic.

4.5. Mise en œuvre du concept global et de ses mesures

Les fiches de mesure du concept global de mobilité en Basse-Singine comprennent, à côté de la description des mesures, des horizons temporels de planification et de mise en œuvre. Elles indiquent également le responsable de la mesure (Etat de Fribourg, commune, Association régionale). Ce concept sera ainsi mis en place progressivement et en fonction des moyens disponibles. Les mesures classées en priorité A doivent l'être à court terme, c'est-à-dire à l'horizon 2023–2027, voire à moyen terme pour certaines.

5. Conclusion

L'étude ayant abouti au concept global de mobilité en Basse-Singine été menée, par un bureau d'études, sous la direction de l'Etat de Fribourg et de l'Association régionale de la Singine. Un groupe d'accompagnement formé des services de l'Etat et des administrations concernées les ont appuyés et ont permis notamment d'identifier les déficits et les potentiels et de lister les mesures possibles. La stratégie, les objectifs et l'orientation de l'étude ont été définies avec le Copil formé notamment de représentants politiques de la Basse-Singine et de la Singine. Ce Copil a accompagné le concept global, concept qui sert d'étude de base pour le PDR de la Singine, en consultation début septembre 2022. Tant les objectifs que les mesures identifiées ont donc été discutées et approuvées par les différents acteurs concernés.

Le processus qui, sous la direction de l'Etat de Fribourg et de l'Association régionale de la Singine, a conduit à la définition du concept global de mobilité et à l'identification des solutions et des mesures les plus pertinentes pour la Basse-Singine, a permis de discuter et d'aplanir les différends existants. Il prend en compte les intérêts du canton, des communes et de la région. Cette région dispose ainsi d'un outil qui concerne les transports individuels motorisés, les transports publics et la mobilité douce et dont la réalisation, par les communes, la région et l'Etat permettra d'optimiser la mobilité et de la rendre durable, conformément aux objectifs du canton.

En conclusion, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte de ce rapport.

Annexe

—
Etude multimodale de mobilité en Basse-Singine, rapport final du
23 août 2022 (uniquement en langue allemande)



Bericht 2022-DAEC-213

30. August 2022

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2018-GC-101 Emanuel Waeber/Olivier Flechtner – Zukunft Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2018-GC-101 «Zukunft Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus», das am 22. Juni 2018 von den Grossräten Emanuel Waeber und Olivier Flechtner eingereicht und am 23. Mai 2019 vom Grossen Rat mit 74 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen erheblich erklärt wurde.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Zusammenfassung des Postulats und der Antwort des Staatsrats	9
2. Multimodale Mobilitätsstudie für den unteren Sensebezirk	10
2.1. Perimeter und Gegenstand der Studie	10
2.2. Nachhaltige Mobilität	11
2.3. Projektorganisation	11
3. Bestandsaufnahme und Bestimmung der Massnahmen	12
3.1. Ziele bis 2040	12
3.2. Defizite und Potenziale	13
3.3. Evaluation und Auswahl der Massnahmen	14
4. Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk	14
4.1. Massnahmenpaket Priorität A	14
4.2. Massnahmenpaket Priorität B	15
4.3. Massnahmenpaket Priorität C	15
4.4. Gesamtkonzept und Postulat	15
4.5. Umsetzung des Gesamtkonzepts und der Massnahmen	16
5. Schlussfolgerung	16

1. Zusammenfassung des Postulats und der Antwort des Staatsrats

In ihrem Postulat ersuchen die Grossräte Emanuel Waeber und Olivier Flechtner den Staatsrat, dem Grossen Rat einen detaillierten Bericht über die Zukunft des Teilstücks der Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus vorzulegen und gegebenenfalls entsprechende Anträge zu formulieren. Sie sind zudem der Ansicht, dass die Frage des Viadukts von Flamatt und dessen Streckenführung auch unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Sensebezirks und die Lebensqualität der Bevölkerung des unteren Sensebezirks zu betrachten sei. Schliesslich müsse abgeklärt werden, ob die Sanierungsvariante tatsächlich die sinnvollste Lösung ist bzw. ob eine neue Streckenführung und neue Anschlüsse nicht zweckmässiger wären. Entsprechend wurde der Staatsrat mit dem Postulat

eingeladen, für nachfolgende Punkte eine Machbarkeitsstudie mit Kostenkalkulation in Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Kanton Bern vorzunehmen:

1. Ausbau des bestehenden Rastplatzes der Autobahn A12 in Fillistorf zu einer Ein- und Ausfahrt (Ableitung des Verkehrs nach Norden und Süden);
2. unterirdische Führung der Autobahn A12 ab Fuchslochrain (596 m ü. M.) bis Oberflamatt (550 m ü. M.) und Rückbau des derzeit bestehenden oberirdischen Teilstücks in eine Landwirtschaftszone;
3. Untertunnelung der bestehenden Ein- und Ausfahrt der Autobahn in Flamatt;
4. Erstellung eines rund 3 km langen Zubringertunnels zwischen Ried und Fillistorf für den Strassenverkehr aus dem Sense-Oberland zwecks Entlastung des Durchgangsverkehrs in Düdingen und Schmitten;

5. Abschätzung der Auswirkungen der möglichen Varianten auf die Verkehrsflüsse in Flamatt, Schmitten und Düdingen und soweit möglich auch in Neueneegg.

In seiner Antwort vom 25. März 2019 schlug der Staatsrat vor:

- > die Punkte 2 und 3 abzulehnen, weil die Priorität des ASTRA als Eigentümer des Viadukts, der Autobahn A12 und der angrenzenden Autobahnanschlüsse darin bestehe, die Instandhaltung des bestehenden Netzes zu gewährleisten, und weil das ASTRA bekannt gegeben hatte, dass es angesichts «der begrenzten Ressourcen und gestützt auf die Ergebnisse der bereits durchgeführten Studien» keine Studie zu diesen Bauwerken begleiten werde.
- > die Punkte 1, 4 und 5 anzunehmen und sie in einer multimodalen Mobilitätsstudie zu behandeln.

Der Staatsrat schrieb zudem in seiner Antwort, dass die Studie ganz besonders den Studien Rechnung tragen werde, die die Region mit der Unterstützung des Kantons für die Revision des regionalen Richtplans Sense und für die Regionalplanung der Arbeitszonen durchführen wolle. Dies erklärt, weshalb der Bericht des Staatsrats an den Grossen Rat erst jetzt vorliegt. Auch wies der Staatsrat auf folgenden Punkt hin: «Eine Studie für Trasseekorrekturen und weitere Ausbaurbeiten, so wie dies die Verfasser des Postulats fordern,

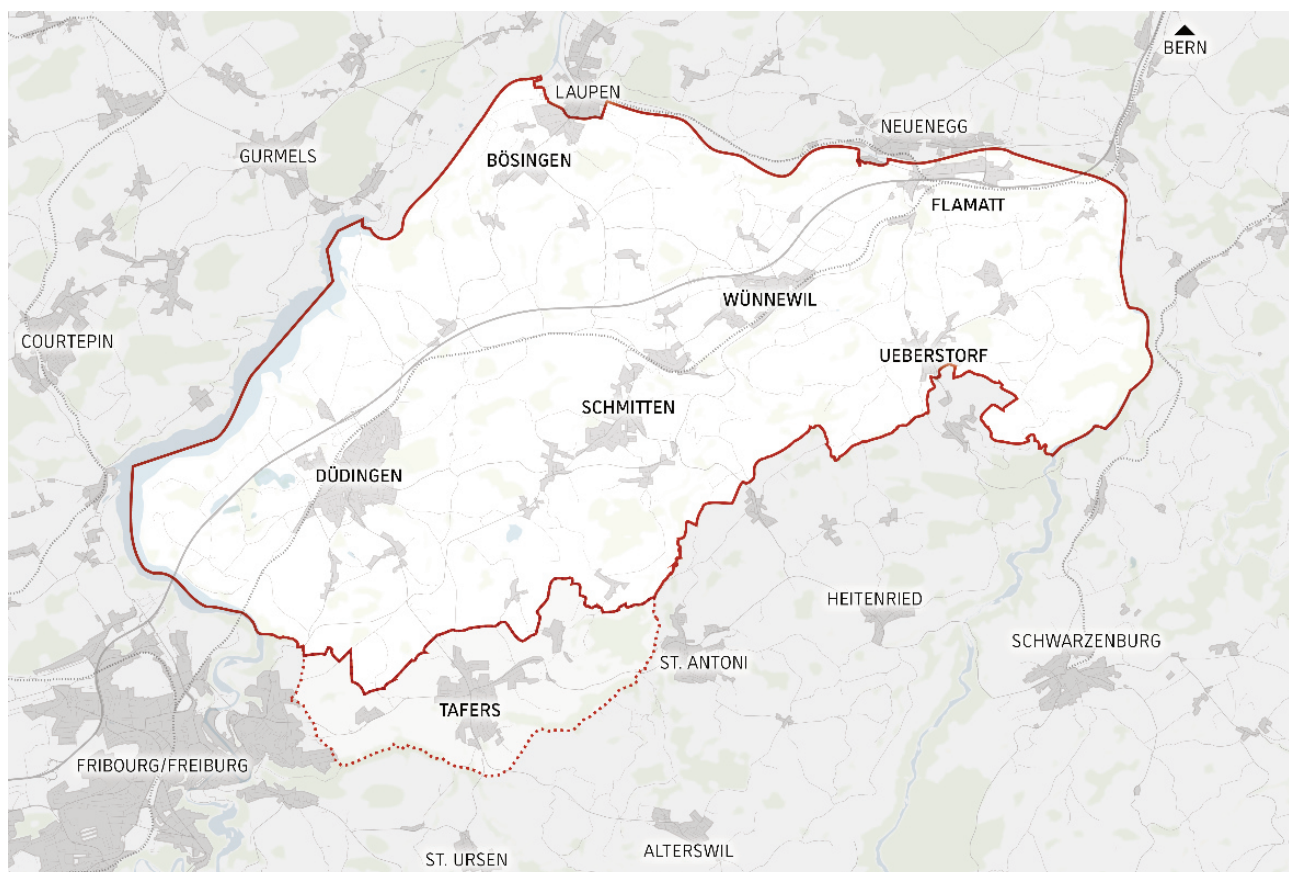
wird allenfalls im Anschluss daran und in Abhängigkeit von den Schlussfolgerungen der multimodalen Mobilitätsstudie durchgeführt werden können.»

Das Projekt begann in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 mit der Vergabe eines Auftrags für die Bauherrenunterstützung (BHU). Im Sommer 2021 wurde ein Studienauftrag zur Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts für den unteren Sensebezirk vergeben. Der vorliegende Bericht enthält eine Zusammenfassung des Konzepts¹.

2. Multimodale Mobilitätsstudie für den unteren Sensebezirk

2.1. Perimeter und Gegenstand der Studie

Der Staat Freiburg und die Region Sense haben beschlossen, gemeinsam eine multimodale Studie durchzuführen, um ein Gesamtverkehrskonzept für den unteren Sensebezirk zu erstellen, das Massnahmen für alle Verkehrsmittel vorschlägt, d. h. für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Der Perimeter umfasst den unteren Sensebezirk mit den Gemeinden Böisingen, Düdingen, Schmitten, Ueberstorf und Wünnewil-Flamatt, aber auch die Ortschaft Tafers als Hauptort des Sensebezirks und Tor zum oberen Sensebezirk.



Studienperimeter

¹ Siehe Anhang: Kanton Freiburg, MobA: Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk – Schlussbericht, 23. August 2022.

Mit dem Gesamtkonzept sollen ein kohärentes Verkehrsnetz geschaffen und die namentlich in den Ortschaften problematische Verkehrssituation gelöst werden. Es hat eine Analyse der Pendlerströme¹ als Grundlage und berücksichtigt die verbindlichen Planungen von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden. Es sind dies: der Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050); der kantonale Richtplan (KantRP); der Sachplan Velo; der Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität; der regionale Richtplan (RegRP) des Sensebezirks; die Gemeinderichtpläne; die Agglomerationsprogramme von Freiburg und Bern. Es dient als Grundlage für den überarbeiteten RegRP des Sensebezirks.

2.2. Nachhaltige Mobilität

Das Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk soll eine nachhaltige Mobilität gemäss dem neuen Mobilitätsgesetz (MobG), dem KantRP und dem Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2022–2026 fördern. Zur Erinnerung: Die vom Kanton angestrebte nachhaltige Mobilität hat insbesondere folgende Ziele:

- > ein umfassendes, sicheres und wirkungsvolles Mobilitätssystem zu implementieren, welches das Mobilitätsbedürfnis sämtlicher Benutzerinnen und Benutzer berücksichtigt;
- > die Förderung und die Begünstigung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Sicherheit und Verkehrsfluss;
- > die Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsthematiken mit den Zielen der Raumplanung, der Energiepolitik und des Umweltschutzes.²

Die Massnahmen des Gesamtkonzepts sollen zudem dazu beitragen, die Ziele des kantonalen Klimaplanes zu erreichen, zu denen die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 für den Kanton Freiburg gehören.

2.3. Projektorganisation

Die vom beauftragten Büro durchgeführte Studie bezog alle betroffenen Instanzen mit ein, d. h. den Staat, die Region, die Gemeinden und die Agglomeration Freiburg. Es war nämlich wichtig, dass die vorgeschlagenen Massnahmen von allen Beteiligten akzeptiert und unterstützt werden.

Das Projekt wurde vom Amt für Mobilität (MobA), das der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) unterstellt ist, und dem Regionalverband Sense geleitet. Dabei wurden sie von einem unabhängigen Unternehmen unterstützt, das auf Regionalentwicklung und Verkehrsplanung spezialisiert ist (BHU)³. Die Begleitung des Projekts erfolgte:

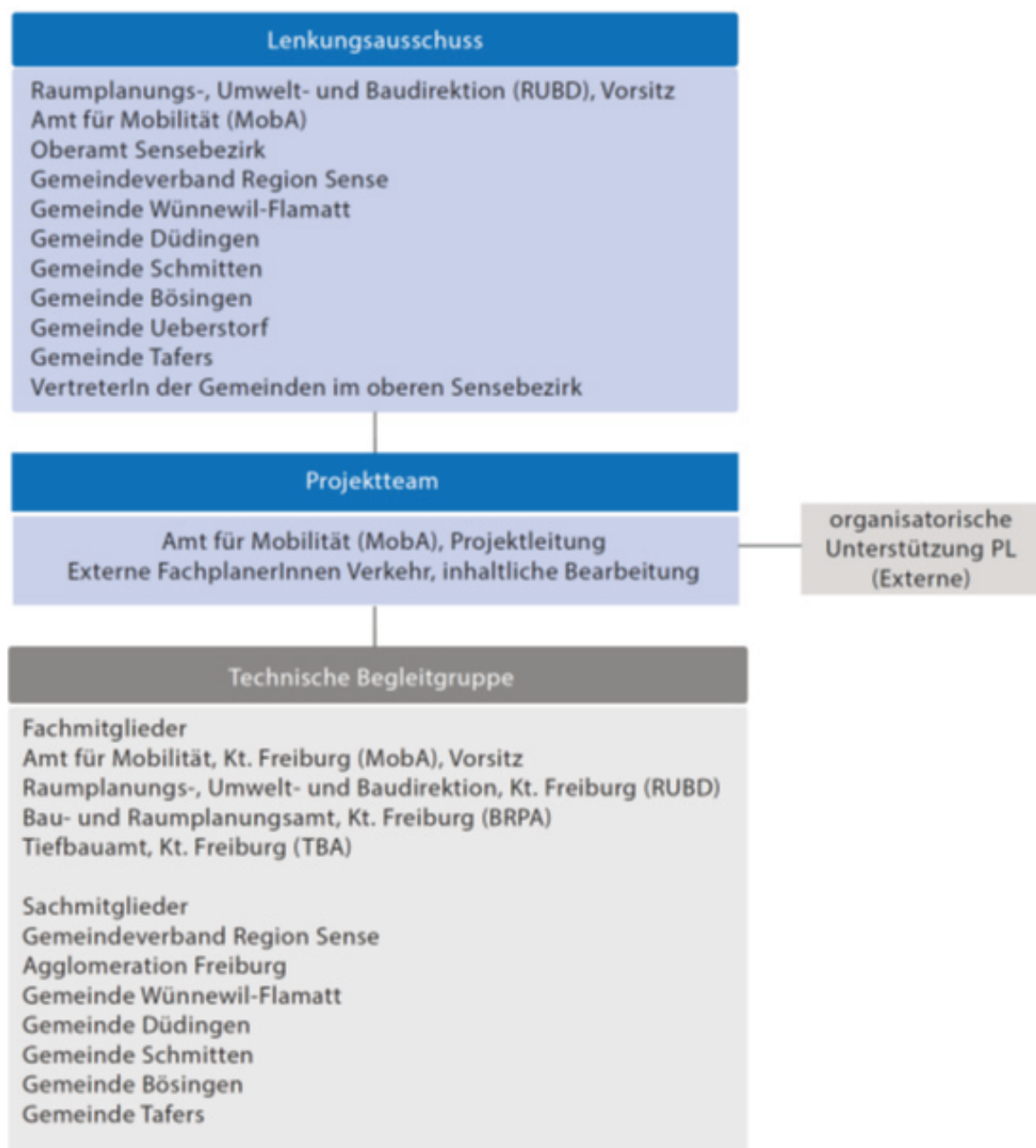
- > auf technischer Ebene durch eine Begleitgruppe, die vom Vorsteher des MobA geleitet wurde und sich aus Vertretern der Gemeindeverwaltungen von Bösing, Düringen, Schmiten, Tafen und Wünnwil-Flamatt, des Regionalverbands Sense, der Agglomeration Freiburg sowie der betroffenen Ämter der RIMU zusammensetzte;
- > auf strategischer und politischer Ebene durch einen Steuerungsausschuss (COPIL), der vom Vorsteher des MobA präsidiert wurde und aus dem Kantonsingenieur, dem Oberamtmann des Sensebezirks, Mitgliedern der Gemeinderäte von Bösing, Düringen, Schmiten, Tafen, Ueberstorf und Wünnwil-Flamatt sowie Vertreterinnen und Vertretern des Regionalverbands Sense und der Gemeinden des oberen Sensebezirks bestand.

Der COPIL validierte am 13. Juni 2022 das Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk.

¹ Ibid., Anhang 5.

² Art. 1 MobG.

³ Dieses Unternehmen ist auch mit der Ausarbeitung des RegRP des Sensebezirks beauftragt. Dadurch ist die Koordination zwischen dem RegRP und der multimodalen Studie sichergestellt.



Projektorganisation

3. Bestandsaufnahme und Bestimmung der Massnahmen

3.1. Ziele bis 2040

Die «4V-Strategie» des Bundes (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen), wurde als Grundlage für die Definition der Ziele und Unterziele der Mobilitätsentwicklung im unteren Sensebezirk (bis 2040) und somit des Gesamtverkehrskonzepts unterer Sensebezirk verwendet. Die Ziele lauten:

Ziel	Unterziel
Verkehr vermeiden	Koordination von Siedlungs- und Verkehrsstrategie (regionaler Richtplan)
	Erhöhung Anteil öffentlicher Verkehr
	Erhöhung Anteil Fuss- und Veloverkehr
Verkehr verlagern	Förderung nachhaltige Mobilität

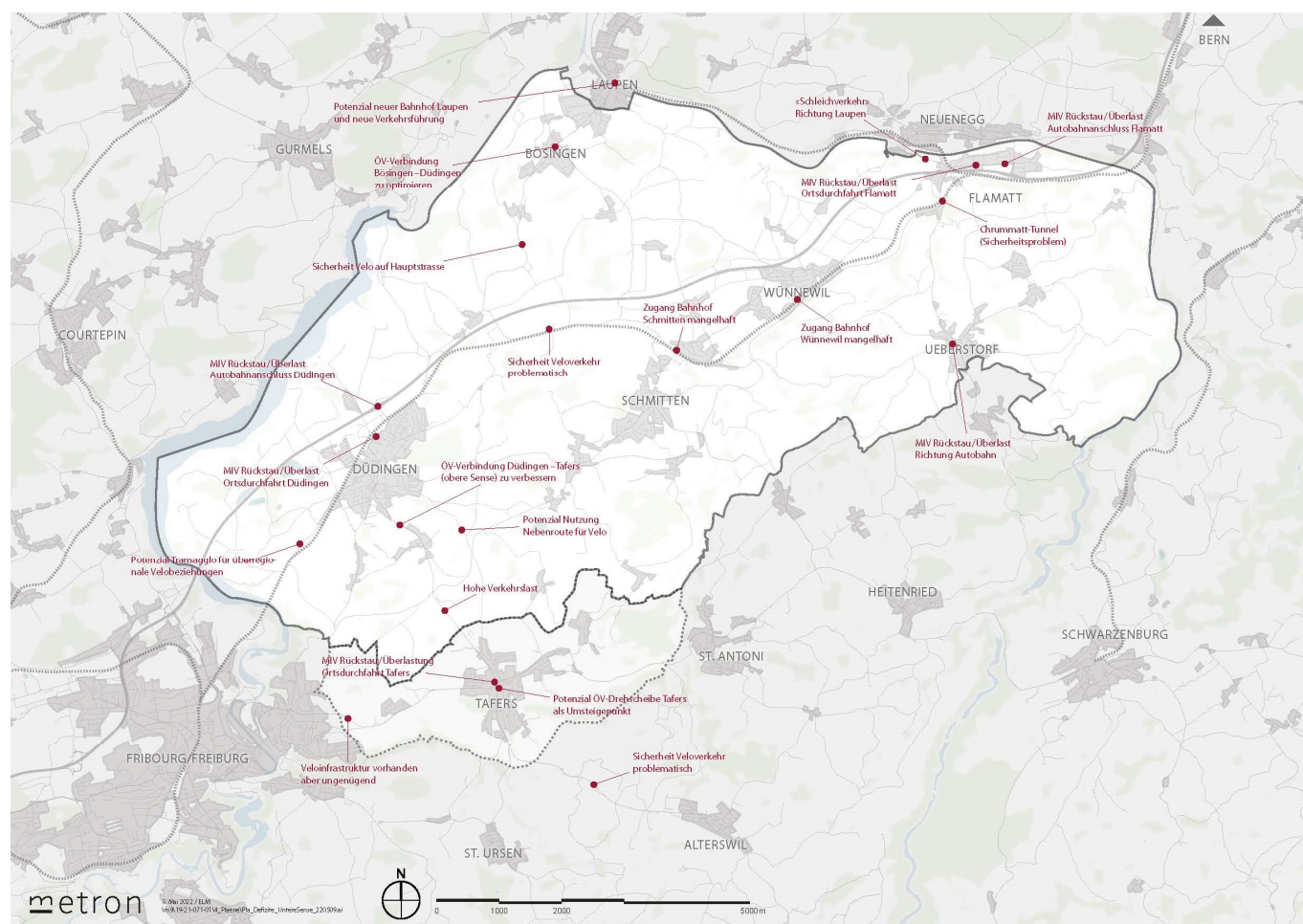
Ziel	Unterziel
Verkehr verträglich gestalten	Anpassung Verkehrsangebot an den bestehenden Siedlungstyp
	Erhaltung und Unterstützung bestehender Infrastrukturen sowie deren Ausbau und Anpassungen
	Erarbeitung wirtschaftlich tragbarer Mobilitätslösungen
Verkehr vernetzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Strassennutzenden
	Gewährleistung freie Wahl von Personenverkehrsmittel
	Digitale sowie örtliche Vernetzung der Verkehrsmittel (App-Angebote, Mobilitätsdrehscheiben etc.)

3.2. Defizite und Potenziale

Um das bestehende Verkehrssystem in Richtung der Zielbilder der Studie¹ voranzubringen, sind in erster Linie die bestehenden lokalen Mängel zu beheben und noch nicht ausgeschöpfte Potenziale zu nutzen.

Die Begleitgruppe erstellte eine Bestandsaufnahme der Probleme, Defizite und Potenziale bei der Mobilität im unteren Sensebezirk. Dabei wurde die Problematik der Ortsdurchfahrten, vor allem von Flamatt und Düringen, aufgrund der immer wiederkehrenden Stausituationen hervorgehoben. Diese Problematik betrifft nicht nur den motorisierten Individualverkehr. So sind auch Massnahmen für den öffentlichen Strassenverkehr nötig, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Zudem sollen die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden.

Die erfassten Defizite und Potenziale sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



¹ Die Zielbilder schematisieren die Vision 2040 für die Netzwerke der verschiedenen Verkehrsmittel. Sie sind im Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk abgebildet (Anhänge 1.1 bis 1.4).

3.3. Evaluation und Auswahl der Massnahmen

Die Bestandsaufnahme der Defizite und Potenziale im Bereich der Mobilität im unteren Sensebezirk ergab auch Lösungsansätze. Es wurde eine Liste mit möglichen Massnahmen erstellt. Sie betrifft alle Verkehrsmittel und wirkt sich auf alle Gemeinden aus. Folgende Themen wurden für die Massnahmenbewertung qualitativ beurteilt:

- > die 4V-Strategie des Bundes sowie die Ziele und Unterziele für die künftige Entwicklung der Mobilität (s. Punkt 3.1);
- > die finanziellen Ressourcen und die möglichen Synergien mit anderen Massnahmen;
- > der Zeithorizont (Planungsstände und Realisierungsdauer);
- > die Auswirkungen der Massnahme auf das Verkehrssystem und dessen Qualität sowie auf die verschiedenen Verkehrsmittel;
- > die Auswirkungen auf Umwelt und Natur;
- > die Verkehrssicherheit;
- > der Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen.

Die Bewertung der möglichen Massnahmen führte zu folgenden Schlussfolgerungen:

- > Die Sanierung der Ortsdurchfahrten von Düringen und Flamatt wird die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität fördern. Um die Wirkung dieser Sanierungen zu erhöhen, benötigt es rund um beide Ortsdurchfahrten eine Dosierung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
- > Die Lösungsansätze, die den Neubau von Strasseninfrastrukturen vorsehen, wurden gemäss den in Punkt 3.1 genannten Kriterien und Zielen als nicht zielführend beurteilt, da diese nachweislich zu Mehrverkehr führen, zusätzliche Ressourcen benötigen und keine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel begünstigen.
- > Die Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots fördern die Verkehrsverlagerung und sind zudem zu grossen Teilen auf bestehenden Infrastrukturen realisierbar.
- > Neue Veloverbindungen zwischen den Ortschaften fördern die Nutzung des Velos und führen zu einer höheren Lebensqualität in den Zentren der Gemeinden.

4. Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk

Das Gesamtverkehrskonzept sieht mehrheitlich Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz vor, die den Verkehr verträglich gestalten und eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel fördern. Die Massnahmen wurden in Prioritäten eingestuft:

- > Priorität A: Massnahmen, die grosse Auswirkungen auf den Gesamtverkehr des unteren Sensebezirks haben und die kritischen Problempunkte angehen;

- > Priorität B: Massnahmen, die die Massnahmen der Priorität A unterstützen oder die Massnahmen mit Priorität A benötigen, um zu funktionieren;
- > Priorität C: Massnahmen, die das Angebot zusätzlich ergänzen und das Konzept weiter unterstützen können.

So werden die Massnahmen mit Priorität B und C die Wirkung der Massnahmen mit Priorität A verstärken. Die Massnahmen wurden zudem in unterschiedliche Zeithorizonte (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) aufgeteilt, um einen etappierten und realistischen Planungs- und Umsetzungshorizont abzubilden. Viele der Massnahmen weisen allerdings gerade in der Planung eine hohe Dringlichkeit auf und sollten möglichst schnell angegangen werden.

In den folgenden Tabellen sind die Massnahmen nach Priorität aufgelistet. Sie wurden nach Gemeinde respektive Region in alphabetischer Reihenfolge sortiert (z. B. Düringen = DUE)¹ und pro Ortschaft durchnummeriert (z. B. DUE 1).

4.1. Massnahmenpaket Priorität A

Massnahme	Name	Federführung
DUE 1	Valtrac Ortsdurchfahrt Düringen	Gemeinde Düringen
DUE 2	Dosierung MIV ¹ und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen	Gemeinde Düringen, Kanton Freiburg
DUE 3	Multimodale Drehscheibe Düringen	Gemeinde Düringen
DUE 4	Transaglo Freiburg–Düringen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)	Gemeinde Düringen
DUE 5	Verbindung Birch–Luggwil (Autobahnzubringer Süd)	Kanton Freiburg
TAF-DUE 1	Verbesserung Busangebot Tafen–Düringen	Kanton Freiburg
TAF-FRI 1	Veloverbindung Tafen–Freiburg	Kanton Freiburg
US 1	Multimodale Drehscheiben in der Region	Region
US 2	Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk	Kanton Freiburg
US 5	Parkierung im unteren Sensebezirk	Region, Gemeinden
WF 1	Valtrac Ortsdurchfahrt Flamatt	Kanton Freiburg
WF 2	Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme	Kanton Freiburg
WF 5	Neue Verbindung Autobahnanschluss–Chrummatt	Kanton Freiburg/ASTRA ²

¹ MIV: motorisierter Individualverkehr.

² ASTRA: Bundesamt für Strassen

¹ BE Bern, BOE Bösingen, DUE Düringen, FLA Flamatt, FRI Freiburg, OS oberer Sensebezirk, SCH Schmiten, TAF Tafen, UEB Ueberstorf, US unterer Sensebezirk, WF Wünnwil-Flamatt.

4.2. Massnahmenpaket Priorität B

Massnahme	Name	Federführung
BOE 1	Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen	Gemeinde Bösinggen
BOE-BE 1	Verbesserung Veloverbindung (Bösinggen-)Laupen– Bern	Kanton Freiburg
BOE-DUE 1	Verbesserung Busverbindung Bösinggen – Düdingen	Kanton Freiburg
DUE 6	Durchfahrt Bundtels	Kanton Freiburg
OS 1	Freizeitverkehr Schwarzsee	Region
SCH 1	Multimodale Drehscheibe Schmitten	Gemeinde Schmitten
SCH-DUE 1	Veloverbindung Schmitten Dorf–Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen
SCH-DUE 2	Veloverbindung Schmitten Bahnhof – Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen
TAF 1	Multimodale Drehscheibe Tafers	Gemeinde Tafers
TAF 2	Veloverbindung Alterswil–Tafers	Kanton Freiburg
TAF-DUE 2	Veloverbindung Tafers–Düdingen via Angstorf	Gemeinden Tafers und Düdingen
UEB-BE 1	Veloverbindung Ueberstorf/Niedermettlen nach Bern	Gemeinde Ueberstorf
UEB-FLA 1	Veloverbindung Niedermettlen an Ueberstorf/Flamatt	Kanton Freiburg
UEB-FLA 2	Verbesserung Busangebot Flamatt – Ueberstorf/Niedermettlen	Kanton Freiburg
US 3	Angebot von Carpooling-Parkplätzen	Region
US 4	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Region
WF 3	Multimodale Drehscheibe Wünnewil	Gemeinde Wünnewil-Flamatt
WF 4	Multimodale Drehscheibe Flamatt	Gemeinde Wünnewil-Flamatt
WF 6	Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen)	Gemeinde Wünnewil-Flamatt

4.3. Massnahmenpaket Priorität C

Massnahme	Name	Federführung
BOE-DUE 2	Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen–Düdingen	Kanton Freiburg
DUE 7	Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)	Kanton Freiburg
TAF 3	Veloverbindung Tafers–St. Antoni	Kanton Freiburg
TAF-DUE 3	Veloverbindung Tafers–Düdingen via Mariahilf	Kanton Freiburg
WF 7	Veloverbindung Flamatt–Wünnewil–Schmitten über Mühletal	Kanton Freiburg

Das Gesamtkonzept im Anhang zu diesem Bericht enthält für jede ausgewählte und priorisierte Massnahme einen Steckbrief.

4.4. Gesamtkonzept und Postulat

In Bezug auf die drei Punkte des Postulats, die der Staatsrat in seiner Antwort zur Annahme empfohlen hatte (s. Punkt 1), sieht das Gesamtkonzept für die Mobilität im unteren Sensebezirk Folgendes vor:

- Umgestaltung der bestehenden Raststätte der Autobahn A12 in Fillistorf für den Bau eines neuen Autobahnan schlusses (Ableitung des Verkehrs nach Norden und Süden): Diese Lösung wird als Variante verwendet, die in der als Priorität C eingestuft Massnahme DUE 7 «Alternative MIV-Führung Düdingen» zu analysieren ist.
- Erstellung eines rund 3 km langen Zubringertunnels zwischen Ried und Fillistorf für den Strassenverkehr aus dem Sense-Oberland zwecks Entlastung des Durchgangsverkehrs in Düdingen und Schmitten: Dieser Tunnel wurde ebenfalls als in der Massnahmen DUE 7 zu analysierende Variante definiert.
- Abschätzung der Auswirkungen der möglichen Varianten auf die Verkehrsströme in Flamatt, Schmitten und Düdingen und, soweit möglich, in Neuenegg: Die Auswirkungen wurden nicht systematisch beziffert, da die Abschätzung der Auswirkungen von Massnahmen und Varianten von zahlreichen Parametern abhängt und entsprechend heikel und unsicher ist. Deshalb wurde vorgezogen, eine Priorisierung der Massnahmen anhand der eingangs erwähnten Kriterien vorzunehmen, wobei jedoch auch Massnahmen mit geringerer Priorität in Betracht gezogen werden können, sollten die priorisierten Massnahmen nicht zu ausreichenden Ergebnissen führen. In der Studie wurden bewusst alle Verkehrsmittel berücksichtigt. Die Quantifizierung der Auswirkungen unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel und des Verhaltens der Nutzerinnen und Nutzer ist sehr komplex. Die schrittweise Umsetzung der Massnahmen wird es ermöglichen, die tatsächlichen Auswirkungen der verschiedenen Massnahmen zu beobachten. Die Massnahmen wurden nach ihrer Stichhaltigkeit und ihrer Fähigkeit, problematische Situationen zu lösen, priorisiert. Die Massnahmen, die als weniger prioritär eingestuft werden, werden dazu beitragen, die Wirkung der Massnahmen mit der höchsten Priorität zu verstärken.

Was die Verlegung der Autobahn nördlich von Grossried (in Ueberstorf) betrifft, so werden derzeit entsprechende Überlegungen angestellt, da die Autobahnbrücke saniert oder ersetzt werden muss. Diese Massnahme ist indessen nicht im zeitlichen Rahmen der Studie umsetzbar. Diese Verlegung der Autobahn würde die Verlegung des Autobahnan schlusses Flamatt in Richtung Thörishaus notwendig machen. Dies

würde das Problem des Rückstaus verlagern, ohne es zu lösen. Vor allem aber müsste die geplante Achse mit dem neuen Chrummatt-Tunnel verlängert werden.

Das Massnahmenpaket mit dem Bau eines neuen Autobahnanschlusses in Friesenheim mit Verbindungsstrassen nach Zirkels und Bösingens sowie einer Umfahrung von Bösingens wurde aufgrund der ablehnenden Haltung des ASTRA und der mangelnden Relevanz für das Gesamtkonzept verworfen. Dieser Autobahnanschluss hätte nämlich ungewollte Auswirkungen auf Ortsdurchfahrten, starke Umweltauswirkungen und nur geringe Auswirkungen auf den Verkehr.

4.5. Umsetzung des Gesamtkonzepts und der Massnahmen

Die Massnahmenblätter des Gesamtkonzepts unterer Sensebezirk enthalten neben der Beschreibung der Massnahmen auch Zeithorizonte für die Planung und Umsetzung. Sie geben zudem an, wer für die Massnahme verantwortlich ist (Staat Freiburg, Gemeinde, Regionalverband). Das Konzept soll je nach verfügbaren Mitteln schrittweise umgesetzt werden. Die als Priorität A eingestuften Massnahmen müssen kurzfristig (Zeithorizont 2023–2027), umgesetzt werden, einige davon mittelfristig.

5. Schlussfolgerung

Die Studie, die zu einem umfassenden Mobilitätskonzept für den unteren Sensebezirk führte, wurde von einem Planungsbüro unter der Leitung des Staats Freiburg und des Regionalverbands Sense durchgeführt. Eine Begleitgruppe, in der die zuständigen staatlichen Stellen und Verwaltungen vertreten waren, unterstützte sie in diesem Unterfangen und half unter anderem dabei, Defizite und Potenziale zu identifizieren sowie mögliche Massnahmen zu bestimmen. Die Strategie, die Ziele und die Ausrichtung der Studie wurden mit dem COPIL, der unter anderem aus politischen Vertreterinnen und Vertretern des unteren Sensebezirks und des Sensebezirks bestand, abgestimmt. Der COPIL begleitete das Gesamtkonzept, ein Konzept, das als Basisstudie für den RegRP des Sensebezirks dient, der Anfang September 2022 in die Vernehmlassung gegeben werden soll. Sowohl die Ziele als auch die identifizierten Massnahmen wurden somit von den verschiedenen Interessengruppen diskutiert und validiert.

Der Prozess, der unter der Leitung des Staats Freiburg und des Regionalverbands Sense die Definition des Gesamtverkehrskonzepts und die Identifizierung der für den unteren Sensebezirk relevantesten Lösungen und Massnahmen erlaubte, bot die Möglichkeit, bestehende Differenzen zu diskutieren und auszuräumen. Er berücksichtigt die Interessen des Kantons, der Gemeinden und der Region. Damit verfügt diese Region über ein Instrument, das den motorisierten

Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität zum Gegenstand hat und dessen Umsetzung durch die Gemeinden, die Region und den Staat die Mobilität optimieren und nachhaltig gestalten wird, wie es den Zielen des Kantons entspricht.

Abschliessend ersuchen wir Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Anhang

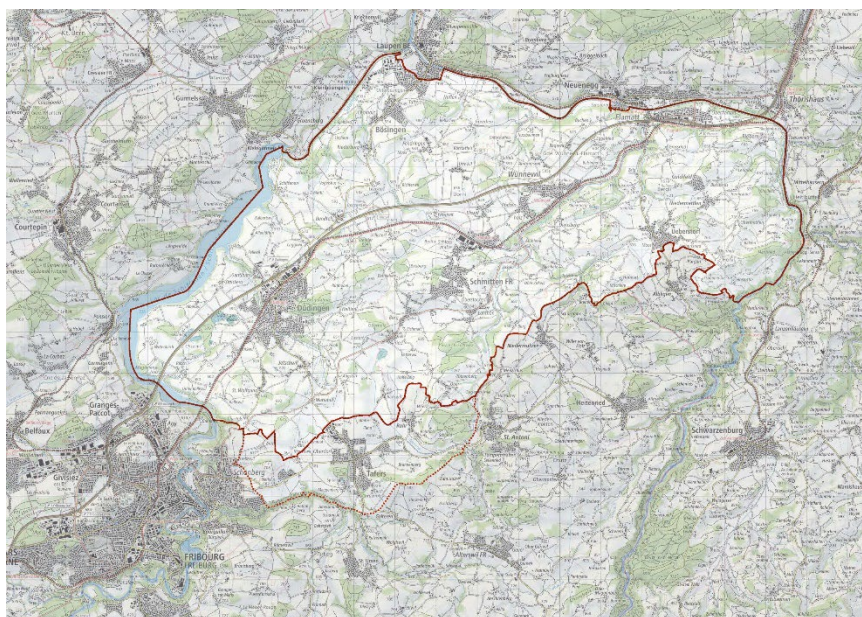
Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk, Schlussbericht vom 23. August 2022

Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk

Schlussbericht

Kanton Freiburg, MobA

23. August 2022



Bearbeitung

Sarah Droz

Dipl. Bauing. ETH Verkehr und Mobilität, SVI

Leonie Töngi

BA Kunstgeschichte und Geografie

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung Metron AG intern

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Antje Neumann

MSc Geographie

Stefan Manser

dipl. Ing. FH Raumplanung

Daniel Baeriswyl

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Projektleitungsteam

Simon Kellenberger

Projektleiter Amt für Mobilität MobA

David Köstinger

Regionalentwickler Regionalverband Region Sense

Bauherrschaftsunterstützung

Arthur Stierli

ecoptima ag

Andrea Hürlimann

ecoptima ag

Titelbild: Perimeter Gesamtverkehrskonzept, Metron Bern AG

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	7
1.1	Aufgabenstellung	7
1.2	Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter	7
1.3	Problemstellung und Grobbewertung des bestehenden Verkehrssystems und der Pendlerströme	8
1.4	Ziel des Projektes	9
1.5	Abgrenzung zu Sofortmassnahmen ASTRA-Perimeter	9
2	Projektorganisation und Einbezug	9
3	Grundlagen	10
4	Ziele Gesamtverkehr unterer Sensebezirk 2040	10
4.1	Ziele der Mobilität im unteren Sensebezirk bis 2040	10
4.2	Zielbilder	11
5	Potenziale, Defizite und Lösungsansätze	16
5.1	Vorgehensweise	16
5.2	Auslegeordnung lokale Potenziale, Defizite und Lösungsansätze	16
5.3	Massnahmen	17
6	Bewertung und Auswahl der Massnahmen	17
6.1	Bewertungskriterien	17
6.2	Auswahl der Massnahmen für das Gesamtverkehrskonzept	18
7	Umsetzungskonzept	19
7.1	Erläuterung	19
7.2	Massnahmenpaket Priorität A	20
7.3	Massnahmenpaket Priorität B	47
7.4	Massnahmenpaket Priorität C	87
8	Schlussfolgerungen	98
8.1	Fazit Gesamtverkehrskonzept	98
8.2	Zusammenfassung Raum Düringen	99
8.3	Zusammenfassung Raum Wünnewil-Flamatt	100
8.4	Zusammenfassung Raum Tafers (und oberer Sensebezirk)	101
8.5	Zusammenfassung Raum Schmitten und Ueberstorf	102
8.6	Zusammenfassung Raum Bösinggen und Laupen	103
9	Massnahmen ausserhalb Gesamtverkehrskonzept	104
9.1	Zurückgestufte Massnahmen (Gemeindemassnahmen)	104
9.2	Zurückgestellt Massnahmen	105
9.3	Verworfenne Massnahmen	106
	Anhang	108
Anhang 1.1:	Zielbild Fuss- und Veloverkehr	109
Anhang 1.2:	Zielbild öffentlicher Verkehr	110
Anhang 1.3:	Zielbild motorisierter Individualverkehr	111
Anhang 1.4:	Zielbild Freizeitverkehr	112
Anhang 2:	Defizite und Potenziale	113
Anhang 3:	Massnahmenliste	114
Anhang 4:	Übersicht Massnahmen GVK	116
Anhang 4.1:	Massnahmen Priorität A	117

Anhang 4.2:	Massnahmen Priorität B	118
Anhang 4.3:	Massnahmen Priorität C	119
Anhang 5:	Pendlerstatistik 2018 und Entwicklung 2040	120
Anhang 6:	Organigramm	121

1 Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Der Kanton Freiburg und die Region Sense wollen die Verkehrssituation im unteren Sensebezirk erneut angehen. Die wiederkehrenden Stausituationen in den Ortszentren und bei den Autobahnausfahrten führen zu Sicherheitsdefiziten sowohl für den motorisierten wie auch für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird dadurch auch der öffentliche Verkehr behindert, was negative Auswirkungen auf die Anschlusssituationen hat.

Überlegungen zum Verkehr im unteren Sensebezirk haben bereits in den vergangenen Jahren stattgefunden, von Verkehrsstudien bis hin zu Einträgen in den kantonalen Richtplan und Eingaben von Massnahmen im Agglomerationsprogramm des Bundes. Unter anderem kamen diese Studien zum Schluss, dass ein neuer Autobahnanschluss in Friesenheim sowie die Umfahrung von Düringen (inkl. Verbindungsstrasse Birch-Luggwil) die Situation wesentlich verbessern würden. In einer ersten Prüfung des ASTRA wurde die Zweckmässigkeit eines solchen Anschlusses in Frage gestellt und es wurde empfohlen, diesen erneut zu prüfen sowie weitere Massnahmen zu untersuchen. Zudem wurden die als Grundlagen verwendeten Studien als teilweise obsolet betrachtet, da diese schon einige Jahre zurückliegen und sich das Verkehrssystem mit der Poyabrücke und der dadurch generierten Verkehrsumlagerung und -zunahme sowie dem neuen Angebot an öffentlichem Verkehr wesentlich verändert hat. Der Kanton Freiburg zusammen mit der Region Sense haben sich der Aufgabe angenommen und wollen die Situation aus weiteren Blickwinkeln betrachten. Die Resultate der Studie werden für den Teil Verkehr des Richtplans Region Sense benötigt, damit dieser auf aktuellen Inhalten basiert.

Die nicht zufriedenstellende Situation zeigt, dass die Region Potenzial für modale Verlagerungen hat – sowohl im öffentlichen Verkehr wie auch im Veloverkehr. Eine Prüfung solcher Potenziale scheint auch mit Blick auf die Freiburger Kantonsverfassung sinnvoll, wo Vorgaben einer koordinierten, multimodalen und nachhaltigen Verkehrspolitik verankert sind. Mit dem Leitbild Velo und dem 2018 genehmigten Sachplan Velo wurde der Grundsatz zur Förderung des Veloverkehrs im gesamten Kanton gestärkt und mit konkreten Lösungsansätzen konkretisiert. Der im Februar 2021 zur Vernehmlassung freigegebene Gesetzesvorentwurf für eine zeitgemässe und zukunftsfähige Mobilität setzt auf multimodale Verkehrsketten. Auch regional ist der Gedanke von einem umweltgerechten, ortsbezogenen Gesamtverkehrssystem verankert. Mit dem Label von Energiestadt Sensebezirk ist das Thema der nachhaltigen Mobilität regelmässig nachzuweisen.

1.2 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den unteren Sensebezirk mit den Gemeinden Börsingen, Düringen, Schmitten, Ueberstorf und Wünnewil-Flamatt. Die Ortschaft Tafers ist Teil des Betrachtungsperimeters als Hauptort des mittleren Sensebezirks und Tor zum oberen Sensebezirk.

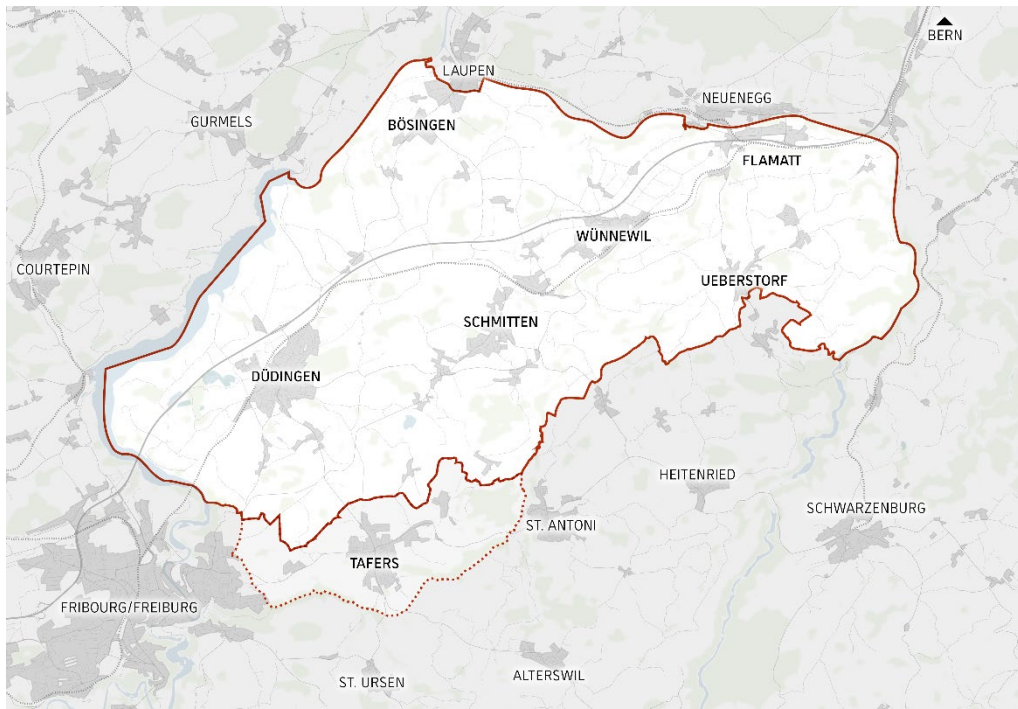


Abbildung 1 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter (rot durchgezogen / gepunktet)

1.3 Problemstellung und Grobbewertung des bestehenden Verkehrssystems und der Pendlerströme

Das bestehende Verkehrssystem des unteren Sensebezirks ist in erster Linie für den motorisierten Verkehr ausgelegt. Dieses ist jedoch in den Spitzenstunden in den Hauptorten am Anschlag. Auswirkungen sind Staus in den Ortszentren und bei den Autobahnausfahrten. Damit wird die Situation nicht nur für den Autoverkehr problematisch, sondern auch für die anderen Strassennutzenden. Der Fussverkehr muss zwischen stehenden Fahrzeugen die Strasse queren und wird von den anderen Strassenteilnehmenden nicht wahrgenommen. Der Veloverkehr kann die stehenden Fahrzeugkolonnen nicht oder nur über das Trottoir überholen, was wiederum den Fussverkehr gefährdet. Der Busverkehr bleibt ebenfalls im Stau stecken.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist gut ausgelegt für den Pendlerverkehr, deckt aber den Bedarf in Zwischen- und Randzeiten nur bedingt ab und ermöglicht nicht alle gewünschten Verbindungen. Für den Veloverkehr bestehen nur punktuell spezifische Infrastrukturen. Veloverbindungen ausserorts werden nach und nach vom Kanton aufgerüstet, es besteht jedoch noch grosser Handlungsbedarf. Das Strassennetz bietet ausserhalb der zuvor erwähnten Zentren ausreichende Kapazitäten und deckt alle Wunschbeziehungen ab.

Die Analyse der Pendlerströme (Pendlerstatistiken BFS, 2018) ergibt, dass viele Pendler:innen des unteren Sensebezirks in der gleichen Gemeinde arbeiten und wohnen. Diejenigen, die ausserhalb der Wohngemeinde arbeiten, fahren in erster Linie Richtung Bern. Der Anteil der nach Freiburg Fahrenden ist in Dödingen und Tafers höher als in den anderen Gemeinden. Die Restlichen verteilen sich innerhalb des unteren Sensebezirks sowie auf die Gemeinden ausserhalb der Region. Gemäss der Statistik ist der Anteil des Durchgangsverkehrs aufgrund der Pendler:innen gering. Somit fahren verhältnismässig wenig Personen vom Flachland in Richtung mittlerer und oberer Sensebezirk oder umgekehrt. Die Pendlerströme sind im Anhang 5 abgebildet.

1.4 Ziel des Projektes

Ziel des vorliegenden Projektes ist ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den unteren Sensebezirk, welches von den verschiedenen Akteuren (Kanton, Region, Gemeinde) zusammen erstellt und getragen wird. Dabei sollen die bestehenden Verkehrsproblematiken (Kapazitätsengpässe, Sicherheitsdefizite) berücksichtigt und Massnahmen für alle Verkehrsmittel vorgeschlagen werden, mit dem Ziel einer langfristig kohärenten Verkehrssituation. Dabei soll jedes Verkehrsmittel dann gezielt zum Einsatz kommen, wenn es am effizientesten wirkt. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden auf eine Zeitachse gelegt und den verantwortlichen Stellen zugewiesen, um die Weiterführung des Konzeptes zu klären.

Bereits vorliegende und allenfalls zusätzliche, neu zu entwickelnde Lösungsansätze zum Ausbau der MIV-Infrastrukturen sollen gleichwertigen alternativen Ansätzen gegenübergestellt werden. Diese sollen zum Ziel haben, einen Teil des Verkehrs räumlich zu verschieben oder modal umzulagern, um Spielräume zu schaffen, damit Kapazitätsengpässe sowie Ausbauten von Infrastrukturen mit grossem Ressourcenverbrauch vermieden werden können.

1.5 Abgrenzung zu Sofortmassnahmen ASTRA-Perimeter

Die Problematik der stehenden Fahrzeuge auf den beiden Autobahnausfahrten Flamatt und Düdingen wird vom Kanton und dem ASTRA bereits diskutiert und anerkannt. Mögliche Massnahmen stehen im Raum, jedoch sind noch keine genaueren Planungen angegangen worden. Aufgrund der grossen Abhängigkeit zum gesamten Autobahnnetz und der strategischen Überlegungen des Bundes werden diese Massnahmen im GVK nicht als eigenständige Massnahmen aufgenommen. Der Kanton ist jedoch aufgefordert, zusammen mit dem ASTRA möglichst zeitnah zu prüfen, ob Massnahmen angestrebt werden können, welche diese Situation lokal verbessern und die Sicherheit der Fahrzeugfahrenden gewährleistet, bis die Massnahmen des GVK Wirkung zeigen.

2 Projektorganisation und Einbezug

Das Projekt wird vom Kanton Freiburg, Amt für Mobilität (MobA) geführt. Die Region Sense, als übergeordnetes regionales Gremium und verantwortlich für den regionalen Richtplan, ist ebenfalls Teil des Leitungsteam. Kanton und Region werden von der Firma ecoptima ag unterstützt. Sie stellt die Kompatibilität der vorliegenden Studie mit dem regionalen Richtplan sicher.

Der regionale Einbezug war für das Projekt zwingend, um die lokalen Bedürfnisse und Sensibilitäten korrekt zu verstehen und auch die Massnahmen(-pakete) gemeinsam zu erarbeiten und zu klären.

Dafür haben Kanton und Region die Gemeinden eingeladen, Teil des Projektes zu sein. Eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretenden der Gemeindeverwaltungen sowie Kantonsvertretenden, hat das Projekt auf technischer Ebene begleitet. In vier Workshops wurden die Inhalte und Zielsetzungen des Projektes, die Problemstellungen des unteren Sensebezirks sowie die daraus abgeleiteten Massnahmen zusammen erarbeitet und das Resultat zuhanden des Lenkungsausschusses verabschiedet.

Der Lenkungsausschuss, bestehend aus politischen Vertretungen der Gemeinden sowie dem Vorsteher des MobA, hat das Projekt auf strategischer Ebene geführt. Dieser wurde im Rahmen von drei Ausschusssitzungen über die Projektfortschritte und Inhalte informiert und konnte dazu Stellung nehmen sowie weitere Inputs liefern. Und nicht zuletzt ist der Lenkungsausschuss als Entscheidungsgremium abschliessend für die Beschlussfassung verantwortlich. Das Organigramm ist im Anhang 6 zu finden.

3 Grundlagen

Folgende behördenverbindliche Dokumente wurden in der Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzepts beigezogen:

Dokument	Jahr
Agglomerationsprogramme Freiburg und Bern, AP2 bis AP4, Stand April 2022	untersch.
Richtpläne Gemeinden	untersch.
Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, UVEK/ASTRA	2021
Kantonaler Richtplan, Kanton Freiburg	2019
Leitbild Velo, Kanton Freiburg	2018
Sachplan Velo, Kanton Freiburg	2018
Sachplan kombinierte Mobilität, Kanton Freiburg	2017
Regionalplanung Sense 2030	2014

Folgende Projekte und Studien wurden für die Projekterarbeitung berücksichtigt:

Projekt	Jahr
Valtraloc / Bauprojekt Ortsdurchfahrt Flamatt	2022
Studie Multimodale Plattform Bahnhof Düringen	2022
Studie Alternative zur Umfahrung Düringen	2011
Ergänzung Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr	2012
Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk	2009

4 Ziele Gesamtverkehr unterer Sensebezirk 2040

4.1 Ziele der Mobilität im unteren Sensebezirk bis 2040

Wie soll der Verkehr im unteren Sensebezirk im Horizont 2040 aussehen? Wo soll das Gesamtverkehrskonzept hinführen?

Gestützt auf den nationalen, kantonalen und regionalen Überlegungen und Strategien können Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung im unteren Sensebezirk definiert werden.

Die «4V-Strategie» vom Bund, namentlich Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen, wird als Grundlage für die Zieldefinition des Gesamtverkehrskonzepts unterer Sensebezirk verwendet. Dabei werden die für die Region relevanten Ziele des kantonalen Richtplans (*kursiv* geschrieben) in die 4V-Strategie übernommen und mit spezifischen Elementen ergänzt.

Damit ergeben sich für den unteren Sensebezirk folgende Ziele:

Ziel	Unterziel
Verkehr vermeiden	<i>Koordination von Siedlungs- und Verkehrsstrategie</i> (regionaler Richtplan)
	<i>Erhöhung Anteil öffentlicher Verkehr</i>
Verkehr verlagern	<i>Erhöhung Anteil Fuss- und Veloverkehr</i>
	<i>Förderung nachhaltige Mobilität</i>

Verkehr verträglich gestalten	<i>Anpassung Verkehrsangebot an den bestehenden Siedlungstyp</i>
	<i>Erhaltung und Unterstützung bestehender Infrastrukturen sowie deren Ausbau und Anpassungen</i>
	<i>Erarbeitung wirtschaftlich tragbarer Mobilitäts-Lösungen</i>
	<i>Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Strassennutzenden</i>
Verkehr vernetzen	<i>Gewährleistung freie Wahl von Personenverkehrsmittel</i>
	<i>Digitale sowie örtliche Vernetzung der Verkehrsmittel (App-Angebote, Mobilitäts-Drehscheiben etc.)</i>

Fazit:

Die Mobilität im unteren Sensebezirk ist zukünftig möglichst siedlungsverträglich, nachhaltig, ressourcen- und verkehrseffizient. Der Verkehr wird auf sicheren und wo immer möglich bereits bestehenden, verbesserten Infrastrukturen abgewickelt.

4.2 Zielbilder

Damit die oben genannten Ziele erreicht werden können, braucht es eine Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrssystems der Region (siehe Kap. 1.3). Dabei sind die heute bestehenden Arbeitsweg- und Freizeitgewohnheiten zu berücksichtigen, da diese sich nicht wesentlich verändern werden. Jedoch soll das Ziel sein, diese mit dem passenden Verkehrsmittel zurückzulegen. Zum Beispiel bietet der grosse Anteil von Pendler:innen, die in der selben Ortschaft wohnen und arbeiten, ein Potenzial für den umweltfreundlichen Verkehr. Auch können die Verkehrsströme nach Bern und Freiburg zu grossen Teilen über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Für Verkehrsströme innerhalb des unteren Sensebezirks können sowohl das Auto wie auch der ÖV oder das Velo, sowie die kombinierte Mobilität, effiziente Lösungen sein.

Die zuvor formulierten Ziele für die Region des unteren Sensebezirks (Kap. 4.1) sind allgemein und für alle Verkehrsarten definiert. Für die Zielbilder werden sie nach Mobilitätsform eingeteilt:

- Pendler:innen- und Alltagsverkehr
 - Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 - Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Güterverkehr
 - Veloverkehr (VV)
 - Fussverkehr (FV)
- Freizeitverkehr (für alle Verkehrsarten gemeinsam dargestellt)

Damit können die für das Verkehrsmittel oder den Fortbewegungsgrund wichtigen zukünftigen Beziehungen zwischen den Ortschaften sowie das dazu benötigte Angebot dargestellt werden. Siedlungsverträgliche Innerortsverbindungen und multimodale Verkehrsdrehscheiben schliessen alle Mobilitätsformen ein und sind bei allen Verkehrsmitteln von Bedeutung. Aus diesem Grund sind diese Gesamtverkehrsthemen in allen Zielbildern dargestellt.

Die nachfolgenden Zielbilder sind im A3-Format in Anhang 1.1-1.4 zu finden.

4.2.1 Gesamtverkehrsthemen



Siedlungsverträgliche Innerortsverbindungen und quartierge-rechte Erschliessungen decken die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden und Raumnutzenden ab und bieten eine hohe Verkehrs- und Aufenthaltsqualität in den Zentren und Siedlungsgebieten. Die Anschlüsse an die multimodalen Verkehrsdrehscheiben sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher.

Der Durchgangsverkehr, sei es Velo, motorisierter Individualverkehr oder Güterverkehr, wird auf schnellstmöglichem Weg auf das jeweils übergeordnete Netz gebracht, Schleichverkehr in den Quartieren wird vermieden. Die Ortszentren weisen eine hohe Attraktivität auf. Lärmbelastung und Luftverschmutzung sind innerorts und in Gebieten mit hoher Wohnnutzung stark eingedämmt und die Wohnqualität ist sehr gut.



Multimodale Verkehrsdrehscheiben bieten Lösungen für alle Mobilitätsbedürfnisse von Alltagsbewegungen bis zum Freizeitausflug. Sharing-/Pooling-Angebote (wie z. B. Bike-/ Carsharing, Fahrgemeinschaften) aber auch Parkieranlagen für Velo (Bike+Ride) und MIV (Park+Ride) schliessen Netzlücken und bieten ein Angebot an kombinierter Mobilität in den Ortszentren. Die verschiedenen Angebote sind innerhalb der Verkehrsdrehscheiben räumlich und funktional abgestimmt. Der öffentliche Verkehr wird dadurch besser in das Verkehrssystem eingebunden und es wird eine autofreie Mobilität unterstützt.

Jede multimodale Drehscheibe bietet das gleiche Grundangebot, das je nach örtlicher und potenzieller Nachfrage ausgebaut ist.

4.2.2 Fuss- und Veloverkehr

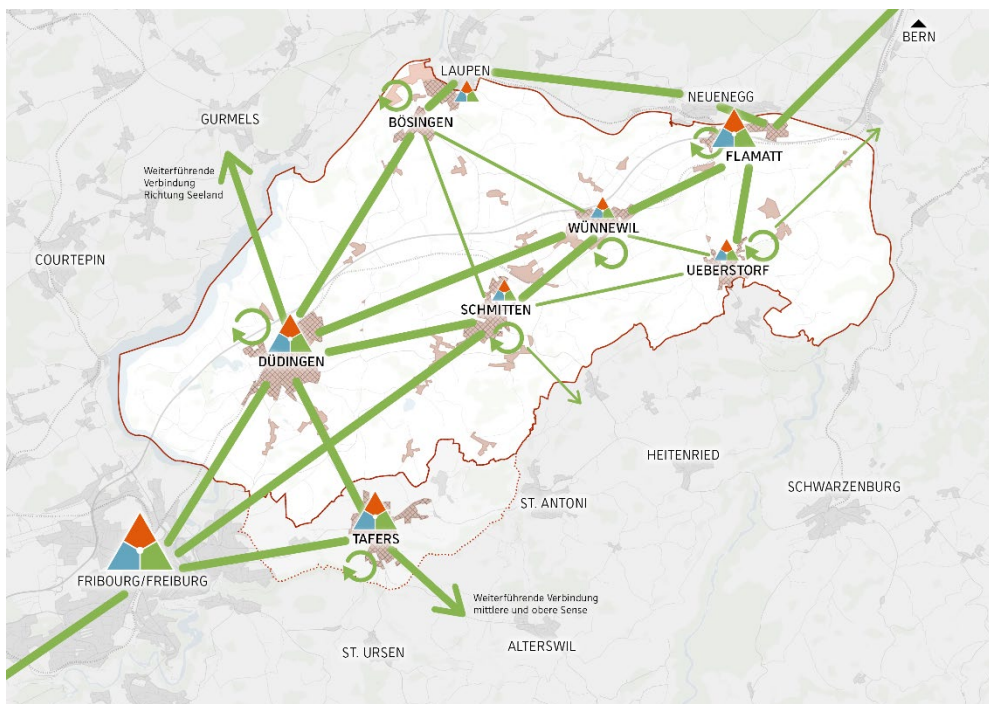


Abbildung 2 Zielbild Fuss- und Veloverkehr



Attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsbeziehungen decken die Bedürfnisse für Pendler-, Schul- sowie Alltagswege, die innerhalb der Ortschaft abgewickelt werden können. Die ortsinternen Angebote für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen die Nutzung durch jegliche Alters- und Sozialgruppen und stellen die Hauptverkehrsmittel innerhalb der Gemeinde dar.



Durchgehende und sichere Velobeziehungen als Grundangebot bieten ein Velonetz in der ganzen Region für den Pendler-, den Schul- wie auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr.



Attraktive, direkte und durchgängige Velobeziehungen bieten als **erweitertes Angebot** sichere Verbindungen für alle Velofahrenden. Das Potenzial für den Pendler- und Schulverkehr ist ausgeschöpft und das Velo wird als angenehme, alltagstaugliche und sichere Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln wahrgenommen.

4.2.3 Öffentlicher Verkehr

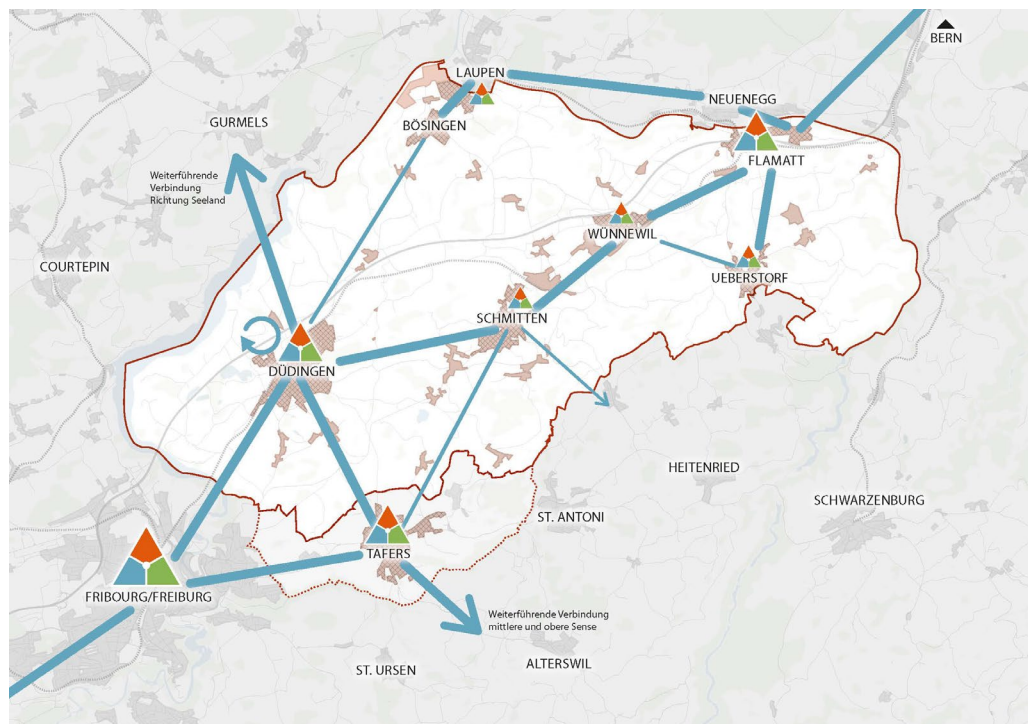


Abbildung 3 Zielbild öffentlicher Verkehr



Starke ortsinterne ÖV-Beziehungen für Wege, welche innerhalb der Ortschaft abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr wird als wichtiges Verkehrsmittel für ortsinterne Pendler-, Alltags- und Versorgungswege benutzt. Das Angebot ermöglicht den Verzicht auf das Auto für diese Fahrten.



Funktionale ÖV-Beziehungen als Grundangebot gewährleisten die Anbindung an (Sub-)Zentren und ermöglichen ein zufriedenstellendes Angebot, auch für weniger gut angebundene Standorte. Ein Grundangebot ist mit einem Mix aus klassischem ÖV und ergänzenden Angeboten

gewährleistet, damit der Pendlerverkehr gefördert aber auch der Alltags- und Versorgungsverkehr in Randzeiten mit spezifischen Angeboten ermöglicht werden.

Attraktive und direkte ÖV-Beziehungen bieten als **erweitertes Angebot** optimale Pendler- und Alltagsverbindungen. In den Spitzenzeiten deckt das Angebot die Schulverkehrs- und Pendlerbedürfnisse ab und ermöglicht überregionale Verbindungen. In den Randzeiten besteht ein Angebot, welches die Benützung des ÖV auf hohem Niveau ermöglicht (ausgebautes Grundangebot). Pro Ortschaft gibt es mindestens eine Beziehung des erweiterten Angebotes zum übergeordneten ÖV-Netz.

4.2.4 Motorisierter Individualverkehr

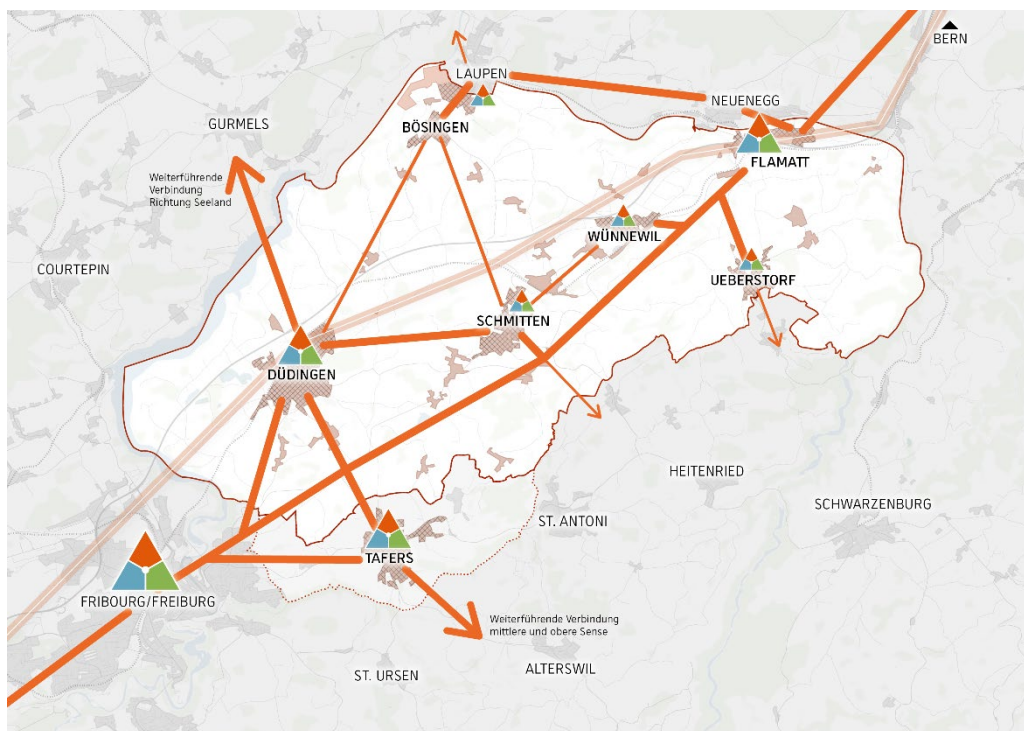


Abbildung 4 Zielbild motorisierter Individualverkehr

Das Grundangebot der MIV-Beziehungen verbindet die Ortschaften miteinander und ermöglicht die Feinerschliessung auf einem entsprechend ausgebauten Verkehrsnetz.

Das erweiterte Angebot der MIV-Beziehungen verbindet die Ortschaften mit den übergeordneten Hauptzielen und bietet eine hohe Verkehrsqualität und -sicherheit. MIV, aber auch Güterverkehr und strassengebundener ÖV, werden auf schnellstmöglichem Weg zwischen den Ortschaften sowie zum übergeordneten Netz geführt. Die Infrastruktur entspricht dem Bedarf für das jeweilige Verkehrsaufkommen.

Überregionale Beziehungen ermöglichen schnelle und sichere Verbindungen zu den Agglomerationen Freiburg und Bern und entlasten das Gebiet des Durchgangsverkehres.

4.2.5 Freizeit

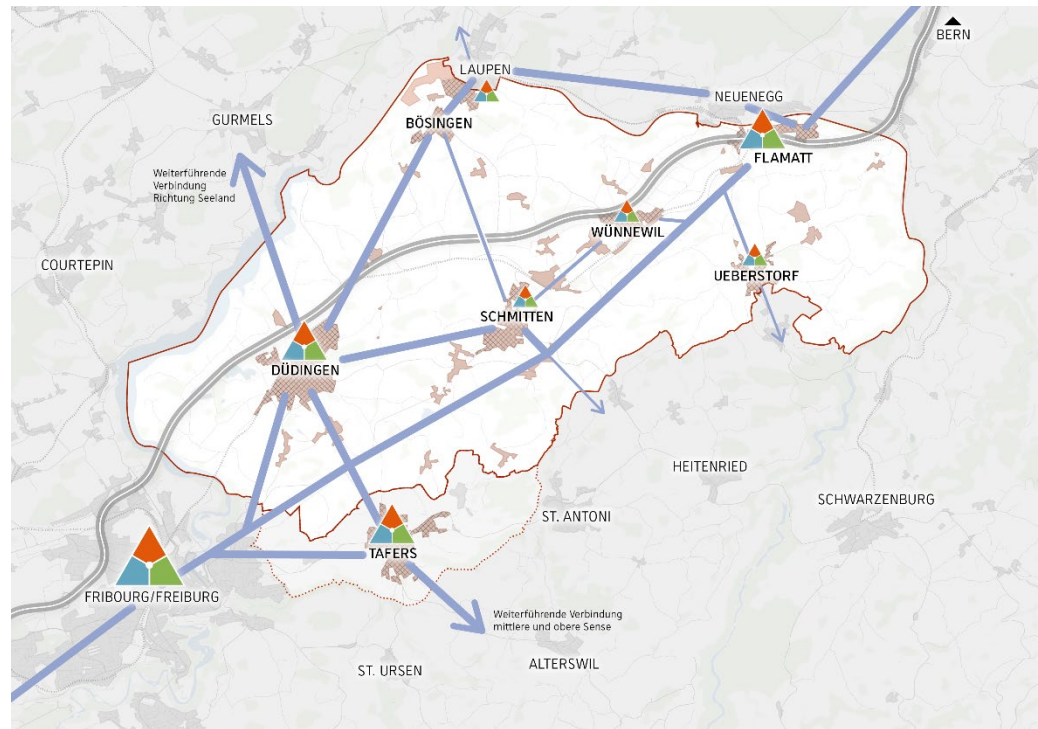


Abbildung 5 Zielbild Freizeitverkehr

Das **Grundangebot der Freizeitverkehrsverbindungen** bietet für alle Verkehrsteilnehmenden ein sicheres und attraktives Verkehrsnetz in der ganzen Region.

Die beliebten Freizeit- und Tourismusorte im Bezirk sind durch ein **erweitertes Angebot für den Freizeitverkehr** als attraktive und direkte Verbindungen mit allen Verkehrsmitteln erreichbar. Punktuell erhöhtes Verkehrsaufkommen (Wochenende, Ferien, Veranstaltungen, ...) wird über verschiedene sich ergänzende Verkehrsangebote absorbiert und gelenkt.

5 Potenziale, Defizite und Lösungsansätze

Um das bestehende Verkehrssystem in Richtung der Zielbilder voranzubringen, sind in erster Linie die bestehenden lokalen Mängel zu beheben und noch nicht ausgeschöpfte Potenziale zu nutzen. Dafür sind Massnahmen auf verschiedenen Ebenen und betreffen alle Verkehrsträger zielführend und notwendig.

5.1 Vorgehensweise

Das Gebiet des unteren Sensebezirks wurde in der Vergangenheit bereits eingehend studiert. Bestehende und zukünftig zu erwartende Probleme sowie bekannte Ideen und Projekte wurden zusammengetragen und mit neuen Ideen ergänzt. Die Auslegeordnung setzte sich aus Vorschlägen der technischen Begleitgruppe (Workshop), des Planungsteams, aus bestehenden Projektierungen und Machbarkeitsstudien sowie aus Inhalten von kantonalen Planungsgrundlagen zusammen. Die Sammlung wurde breit ausgelegt, um die Ideen der Begleitgruppenmitgliedern und damit der Bevölkerung zusammenzutragen und die bestehenden Grundlagen zu integrieren.

Um das Lokalwissen abzuholen, wurden zuerst mit der Begleitgruppe Schwachstellen und Potenziale der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden resp. des unteren Sensebezirks zusammengetragen. Danach wurden bekannte und neue Lösungsansätze für eben diese Schwachstellen und Entwicklungsideen für die Potenziale festgehalten.

Ergänzend zu den erarbeiteten lokalen Potenzialen, Defiziten und Lösungsansätzen wurden noch nicht erwähnte Ansätze aus den Grundlagen (Kap. 3) in die Sammlung aufgenommen.

5.2 Auslegeordnung lokale Potenziale, Defizite und Lösungsansätze

Dank des Lokalwissens der Begleitgruppe konnten die bestehenden Defizite, aber auch noch nicht ausgeschöpfte Potenziale eruiert werden (siehe Karte im Anhang 2).

Die Ortsdurchfahrten Flamatt und Düringen wurden hervorgehoben. Wie bereits in der Ausgangslage (Kap. 1) erwähnt, sind die beiden Ortsdurchfahrten aufgrund der immer wiederkehrenden Stausituationen problematisch. Da sind Massnahmen für den öffentlichen Verkehr notwendig, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Auch die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sollen verbessert werden. Lösungsansätze für die Behebung dieser Probleme sind bereits ausgearbeitet oder in Bearbeitung.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind die meisten Hauptverbindungen zwischen den Gemeinden nicht ausreichend ausgebaut und sollen mit einem attraktiven und sicheren Angebot ergänzt werden. Es bestehen aber auch schon vielversprechende Verbindungen zum Beispiel zwischen Freiburg resp. Düringen und Tafers.

Die Bahnlinie zwischen Freiburg und Bern erschliesst nicht alle Gemeinden, daher sind neue Angebote sowie gute Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten an den Bahnhaltestellen gefragt, damit der Region ein möglichst attraktives Angebot zur Verfügung steht. In der Gemeinde Tafers besteht zum Beispiel ein hohes Potenzial für eine multimodale Drehscheibe, als Knotenpunkt zwischen dem oberen und unteren Sensebezirk.

In den Gemeinden Wünnewil-Flamatt und Schmitten sind die Anbindungen vom Dorfkern an die dezentral gelegenen Bahnhöfe aufgrund der Topografie für den Fuss- und Veloverkehr und vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, erschwert. Gezielte Massnahmen können die Situation verbessern.

Mit dem Studium der Grundlagen (Kap. 3) wurde die Auslegeordnung noch ergänzt. Dabei wurden vor allem Massnahmen aus dem kantonalen Sachplan Veloverkehr integriert, welche die Ortschaften miteinander verbinden sollen.

5.3 Massnahmen

Aus der Auslegeordnung (Kap. 5.2) ergibt sich eine ganze Reihe an Defiziten, aber auch an bestehenden Lösungsansätzen, die diese eruierten Problemstellen beheben können. Zudem können die Potenziale durch gezielte Ansätze besser ausgeschöpft werden. Die entstandene Liste beinhaltet Massnahmen für alle Verkehrsarten und alle Gemeinden (siehe Liste im Anhang 3).

6 Bewertung und Auswahl der Massnahmen

6.1 Bewertungskriterien

Die zusammengetragenen Massnahmen aus dem Kapitel 5.3 wurden einer genaueren Bewertung unterzogen.

Die Bewertung war eine qualitative Betrachtung der Massnahmen, wobei die Auswirkungen der Massnahmen in Bezug auf die bestehende und zukünftige Situation geprüft wurden.

Dabei wurde unter anderem eine Auswahl der vom Bund vorgeschlagenen Kriterien zur Beurteilung von Agglomerationsprogramm-Massnahmen verwendet. Diese decken das Spektrum der kritischen Themen ab und vereinfachen die Vergleichbarkeit der Resultate. Folgende Themen wurden für die Massnahmenbewertung qualitativ beurteilt:

4V-Strategie

Ziel des Gesamtverkehrskonzepts ist, wie im Kap. 4 erläutert, die Vermeidung, Verlagerung, verträgliche Gestaltung und Vernetzung des Verkehrs im unteren Sensebezirk zu erreichen. Die Massnahmen wurden dahingehend geprüft und ihre Auswirkung auf die vier Strategien bewertet.

Finanzielle Ressourcen und Synergien

Die Massnahmen wurden bezüglich des benötigten finanziellen Aufwands sowie der möglichen Synergien mit, respektive deren Auswirkung auf, andere Massnahmen beurteilt. Dabei wurde auch der erwartete Wirkungsradius der Massnahme abgeschätzt. Einige Massnahmen sind zwar einzeln betrachtet im Widerspruch zu den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts, können aber der deutlichen Verbesserung eines anderen Problempunktes dienen, respektive die Wirkung einer anderen Massnahme unterstützen, so dass sie im Gesamtkontext gesehen, diese doch zur Erfüllung der Ziele beitragen.

Zeithorizont

Die Massnahmen haben sehr unterschiedliche Planungsstände und Realisierungsdauern. Manche benötigen kaum Interventionen oder sind schon in der Endphase der Planung und können kurzfristig umgesetzt werden, andere hingegen sind erst in der Ideenphase und benötigen noch einen ganzen Diskussions- und Planungsprozess, welcher zum Teil sehr viel Zeit in Anspruch nehmen kann.

Qualität des Verkehrssystems

Bei diesem Kriterium wurde beurteilt, wie sich die Massnahme auf den Gesamtverkehr und auf die einzelnen Verkehrsarten auswirkt. Dabei ist zum Beispiel die Sanierung einer Ortsdurchfahrt für alle Verkehrsarten eine Verbesserung. Wiederum ist der Neubau einer Strasse eine Kapazitätserhöhung, welche einerseits (allein betrachtet) ein Überangebot auf dem Strassennetz schafft, aber andererseits zum Beispiel einer deutlichen Verbesserung für den ÖV dienen kann. Bei der Bewertung der nachfolgenden Kriterien stand die Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem der Massnahmen im Vordergrund.

Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Bei diesem Kriterium wurde geprüft, ob das Siedlungsgebiet mit der entsprechenden Massnahme aufgewertet und die Durchmischung sowie die kurzen Wege gefördert werden.

Verkehrssicherheit

Bei Verkehrsmassnahmen ist die Verkehrssicherheit in erste Priorität zu setzen. Es sollen keine neuen Schwachstellen entstehen und die bestehenden Problempunkte möglichst behoben werden. Dabei wurde der Einfluss der Massnahme sowohl auf die objektive als auch auf die subjektive Verkehrssicherheit begutachtet.

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Dieses Kriterium bewertet, ob das Umsetzen der Massnahme einen geringen oder starken Einfluss auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch hat. Aufgrund der hohen Bedeutung des Erhalts der Fruchtfolgefächern ist es wichtig, den Ressourcenverbrauch auszuweisen und ins Verhältnis zu den anderen Kriterien zu setzen.

6.2 Auswahl der Massnahmen für das Gesamtverkehrskonzept

Aus der Bewertung der Lösungsansätze können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

Die **Sanierung der Ortsdurchfahrten** in Düringen und Flamatt würde zu einer Verlagerung der MIV-Fahrten auf andere Verkehrsmittel fördern, die Verträglichkeit des Verkehrs im Ortszentrum verbessern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Somit erfüllen diese Lösungsansätze die gesetzten Ziele für den Gesamtverkehr. Um die Wirkung dieser beiden Lösungsansätze zu erhöhen, benötigt es rund um beide Ortsdurchfahrten eine **MIV-Dosierung** sowie eine **ÖV-Priorisierung**. Diese dient der Verkehrsverflüssigung in der Ortschaft und unterstützt somit die verträgliche Gestaltung des Verkehrs.

Die Lösungsansätze, welche den Neubau von Strasseninfrastrukturen vorsehen, wurden gemäss den oben genannten Kriterien und Zielen des Gesamtverkehrskonzepts als nicht zielführend beurteilt, da diese nachweislich zu Mehrverkehr führen, zusätzliche Ressourcen benötigen und keine Umlagerung auf andere Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- oder Veloverkehr) begünstigen. Für die Wahl der weiterzuverfolgenden Massnahmen wurde jedoch zusätzlich zur reinen Lösungsbewertung auch der Effekt der Lösungsansätze auf andere Massnahmen begutachtet. Es wurden die Lösungsansätze weiterverfolgt, welche unmittelbar zur Verbesserung respektive Erhöhung der Wirkung eines anderen Lösungsansatzes beiträgt, namentlich der beiden Ortsdurchfahrten.

Die Lösungsansätze zur **Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr**, sowohl betreffend Fahrplanangebot wie auch Infrastrukturen und Angebote für Umsteigemöglichkeiten, unterstützen das Umsteigen vom MIV auf andere Verkehrsmittel für gewisse Strecken. Zudem sind sie zu grossen Teilen auf bestehenden Infrastrukturen realisierbar.

Neue Veloverbindungen zwischen den Ortschaften fördern die Nutzung des Veloverkehrs und führen zu ortsverträglicherem Verkehr in den Zentren. Zudem kann ein Teil der Verbindungen auf bestehenden Infrastrukturen erstellt werden.

Aufgrund der Bewertungen konnten die meisten Massnahmen als zweckdienlich, machbar und verhältnismässig eingestuft werden. Diese werden ins Gesamtverkehrskonzept aufgenommen und weiterbearbeitet (siehe Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Alle Massnahmen, die nicht im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt wurden, sind im Kap. 9 mit Begründung des Entscheides aufgeführt. Eine vollständige Dokumentation der Bewertung liegt in digitaler Form beim Kanton und bei der Region vor.

7 Umsetzungskonzept

7.1 Erläuterung

Das Gesamtverkehrskonzept soll den Weg für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems im unteren Sensebezirk aufzeigen.

Im Kap. 4 wurde das Bild der zukünftigen Mobilität skizziert: Siedlungsverträgliche Innerortsverbindungen und sichere, bedürfnisgerechte Verbindungen zwischen den Ortschaften für alle Verkehrsträger, um ein ressourcen- und verkehrseffizientes Verkehrssystem zu erreichen.

Damit dies umgesetzt werden kann, sollen in erster Priorität die beiden zentralen Problemstellen des unteren Sensebezirks angegangen werden, namentlich die Ortsdurchfahrten von Düdingen und Flamatt. Zudem sollen die überregionalen Verbindungen für den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ausgebaut werden, damit anschliessend das feinmaschige Netz innerhalb des unteren Sensebezirks gestärkt werden kann. Sobald die Ortsdurchfahrten saniert und aufgewertet wurden, können weitere Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs geplant und wenn nötig umgesetzt werden. Somit entsteht ein durchgehendes Angebot an sicheren und interessanten Verbindungen innerhalb des unteren Sensebezirks aber auch mit Anschlüssen an das regionale Netz.

Das Gesamtverkehrskonzept sieht mehrheitlich Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz vor, welche den Verkehr verträglich gestalten und eine Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel fördern. Dabei soll innerorts das Koexistenzprinzip umgesetzt werden; Bus, Velo und Auto verkehren auf den gleichen Verkehrsflächen. Wo nötig werden die Verkehrsflüsse geregelt, um die Spitzenbelastungen besser zu bewältigen. Eine Trennung der Verkehrsträger erfolgt ausserhalb der Ortschaften, um die Sicherheit der Velofahrenden bei grossen Geschwindigkeitsunterschieden zu erhöhen. Damit kann auf grosse Ausbauten des Verkehrsnetzes in erster Linie verzichtet werden.

Für das Gesamtverkehrskonzept wurden dementsprechend die Massnahmen in Prioritäten (A, B, C) eingestuft. In der Priorität A sind die Massnahmen aufgeführt, welche grosse Auswirkungen auf den Gesamtverkehr im unteren Sensebezirk haben und die kritischen Problempunkte angehen. Die Priorität B setzt sich aus Massnahmen zusammen, welche die Massnahmen der Priorität A unterstützen oder die Massnahmen aus der Priorität A benötigen, um zu funktionieren. Dabei stehen die Verbesserung der Ortsverbindungen sowie der Umsteigemöglichkeiten im Vordergrund. In der Priorität C werden Massnahmen aufgeführt, welche das Angebot zusätzlich ergänzen und das Konzept weiter unterstützen können.

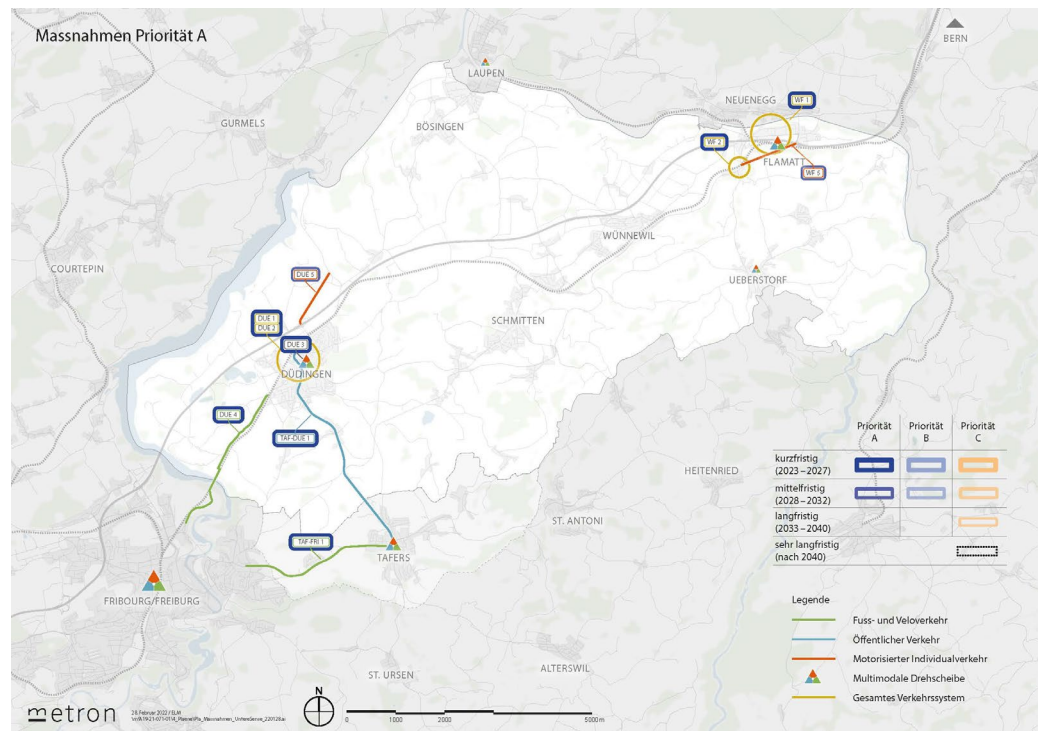
Zudem wurden die Massnahmen in unterschiedliche Zeithorizonte (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) aufgeteilt, um einen etappierten und realistischen Planungs- und Umsetzungshorizont abzubilden. In der Gesamtbetrachtung wird allerdings

klar, dass eine grosse Anzahl der Massnahmen gerade in der Planung eine hohe Dringlichkeit aufweisen und möglichst zeitnah angegangen werden sollten.

Die Massnahmen wurden nach Gemeinde respektive Region in alphabetischer Reihenfolge sortiert und pro Ortschaft durchnummeriert (z.B. Düringen = DUE). Auf eine Gliederung nach Verkehrsmitteln wurde verzichtet, da oft die Massnahmen für verschiedene Verkehrsmittel wirken. Im Anhang 4 sind die örtlich verankerten Massnahmen in Kartenform als gesamtes Bild sowie nach Prioritäten dargestellt.

7.2 Massnahmenpaket Priorität A

<i>Massnahme</i>	<i>Name</i>	<i>Federführung</i>	<i>Seite</i>
DUE 1	Valtralog Ortsdurchfahrt Düringen	Gemeinde Düringen,	22
DUE 2	Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen	Gemeinde Düringen, Kanton Freiburg	24
DUE 3	Multimodale Drehscheibe Düringen	Gemeinde Düringen	26
DUE 4	Transagallo Freiburg – Düringen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)	Gemeinde Düringen	28
DUE 5	Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd)	Kanton	30
TAF-DUE 1	Verbesserung Busangebot Tafers – Düringen	Kanton Freiburg	32
TAF-FRI 1	Veloverbindung Tafers – Freiburg	Kanton Freiburg	34
US 1	Multimodale Drehscheiben in der Region	Region	36
US 2	Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk	Kanton Freiburg	38
US 5	Parkierung im unteren Sensebezirk	Region, Gemeinden	40
WF 1	Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt	Kanton Freiburg	41
WF 2	Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme	Kanton Freiburg	43
WF 5	Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt	Kanton Freiburg / ASTRA	45



Massnahme DUE 1**Priorität A****Verkehr: Valtralog Ortsdurchfahrt Düringen**

(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil vom Agglomerationsprogramm (3M.09.01) und vom Sachplan Velo (3000-3a)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Siedlung und Verkehr werden besser aufeinander abgestimmt. Insbesondere sollen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Aufenthalts- und Lebensqualität im Ortszentrum verbessert werden.

Massnahmenbeschreibung

Durch die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt soll der Strassenraum neu verteilt werden. Es soll ein zeitgemässes und sicheres Angebot für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und gleichzeitig die Situation für den motorisierten Verkehr auf einem akzeptablen Niveau gehalten werden. Dabei sind ebenfalls Parkierungsmöglichkeiten für MIV und Velo sowie Aufenthaltsmassnahmen zu berücksichtigen.

Eine Priorisierung der Busverbindungen und Dosierung des Autoverkehrs würde die Situation zusätzlich verbessern (Massnahme DUE 2). Dank der Entlastung durch einen neuen Anschluss in Birch-Luggiwil (Massnahme DUE 5) würde die Situation beim Sika-Kreisel und im Zentrum noch weiter entschärft werden. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt soll daher mit diesem Projekt abgestimmt und im Falle einer früheren Umsetzung aufwärtskompatibel geplant werden.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Gemeinde Düringen

Beteiligte Stellen:

Kanton Freiburg, Agglomeration Freiburg

Umsetzung**Vorgehen:**

- Erarbeitung Valtralog in Abstimmung mit den laufenden/zukünftigen Drittprojekten (Bahnhof Düringen, DUE 2 und DUE 5) (Projekt 2022 durch Gemeinde gestartet)
- Umsetzung innerhalb Aggloprogramm-Frist (Baustart spätestens im 2025)

Priorität:

- ☒ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☐ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

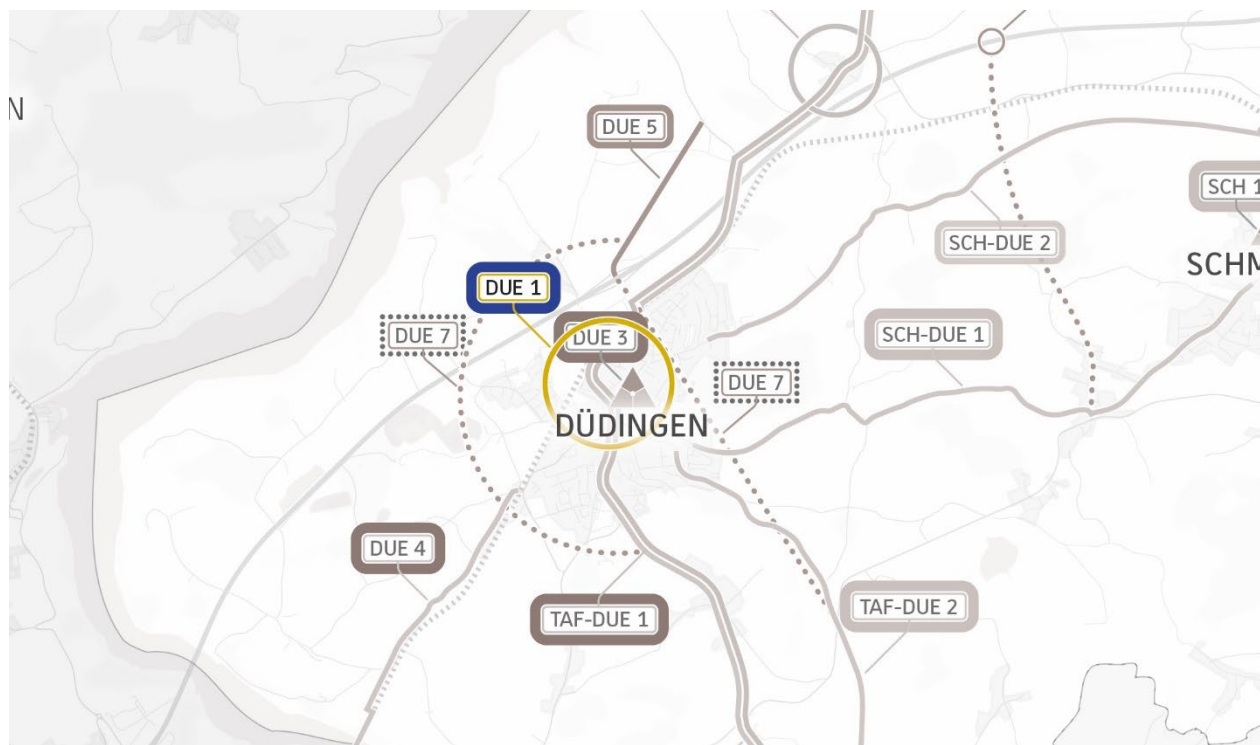
- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Massnahme DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen (A)
- Massnahme DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd) (A)
- zusätzliche langfristige Synergien mit Massnahme DUE 9: Alternative MIV-Führung Düringen (Umfahrung)

Bemerkungen und Hinweise

Die Massnahme ist Teil des AP3, der Baubeginn (Spatenstich) hat somit spätestens 6 Jahre und 3 Monate nach Bundesbeschluss zu erfolgen. (PAVV, Art. 18, Abs. 1a; Bundesbeschluss 25.9.2019 → folglich bis 25.12.2025)

Kartenausschnitt

Massnahme DUE 2	Priorität A
Verkehr: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der AP3 Massnahme 3M.09.01
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Ziel der Dosierung des MIV und der Buspriorisierung ist die Unterstützung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Düringen.
Massnahmenbeschreibung Durch die Dosierung des Verkehrs, primär ausserorts im Süden und zwischen Autobahnzubringer und Bahnhof im Norden, kann der öffentliche Verkehr priorisiert und die Ortsdurchfahrt von Düringen entlastet werden. Der Verkehr soll dosiert werden, dass im Zentrum kein Stau entsteht und der Verkehrsfluss aufrechterhalten werden kann. Die Buspriorisierung ermöglicht dem öffentlichen Verkehr eine pulkführende Position einzunehmen und somit den Verkehrsfluss mitzusteuern. Die Priorisierung wird auf der gesamten Strecke Massnahmen benötigen. Die Planung dieser Anlagen muss im gesamten Netz und in Abstimmung zum Valtralog (DUE 1) erfolgen, da mögliche Ausweichrouten ebenfalls zu berücksichtigen und Ausweichverkehr möglichst zu vermeiden sind. Diese Massnahme ist prioritär umzusetzen und auf die Planung des neuen Anschlusses in Birch-Luggiwil (Massnahme DUE 5) abzustimmen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Düringen, Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: ASTRA, Agglomeration, ÖV-Unternehmen

Umsetzung		
Vorgehen: – Erarbeitung Machbarkeitsstudie / Vorprojekt in Abstimmung mit DUE 1 und kompatibel mit DUE 5 – Umsetzung in Abstimmung mit DUE 1		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergien mit Massnahmen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Düringen, DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Auto- bahnzubringer Süd)		

Bemerkungen und Hinweise

Im AP3-Massnahmenblatt 3M.09.01 wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs als Argument erwähnt. Mit dieser Buspriorisierung und Verkehrsdosierung könnte diese Förderung effizient umgesetzt werden.

Kartenausschnitt

Massnahme DUE 3	Priorität A
Verkehr: Multimodale Drehscheibe Dürdingen	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms (4M.08.02, 4M.08.04B, 4M.10.01, PA2.21.16)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Erstellung eines attraktiven Umsteigeknotens in Dürdingen mit ergänzendem Mobilitätsangebot.
Massnahmenbeschreibung Eine multimodale Drehscheibe in Dürdingen bedeutet einen attraktiven Umsteigeknoten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zusätzlich zu einem effizienten Umsteigen zwischen Bus und Bahn soll das Umsteigen von und zwischen anderen Verkehrsmitteln gestärkt werden. Dazu gehört die Anpassung des P+R sowie die Verbesserung der Veloparkierung (B+R) und der Sharing-Angebote. Für Dürdingen könnte nebst dem bestehenden Carsharing-Angebot auch ein Bike-Sharing angedacht werden. Dies am besten in Abhängigkeit des regionalen Angebots (Freiburg, evtl. Bern), damit die bestehenden Kund:innen dieser Angebote miteinbezogen werden und sich dadurch die Nutzungswahrscheinlichkeit erhöht. Die Lage und Grösse des P+R beeinflusst das Verkehrsaufkommen im Zentrum von Dürdingen und soll zusammen mit der Massnahme US 1 nochmals überprüft werden. Das Projekt ist Bestandteil unterschiedlicher Massnahmen des Agglomerationsprogramms Freiburg. Es soll somit etappiert umgesetzt werden können. Zum Beispiel können in einem ersten Schritt provisorische Veloabstellplätze ergänzt werden, bevor der Bahnhofplatz im AP 5 (ab 2028) umgesetzt werden kann.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Dürdingen	Beteiligte Stellen: Region Sense, ÖV-Unternehmen, Agglomeration Freiburg, Kanton Freiburg

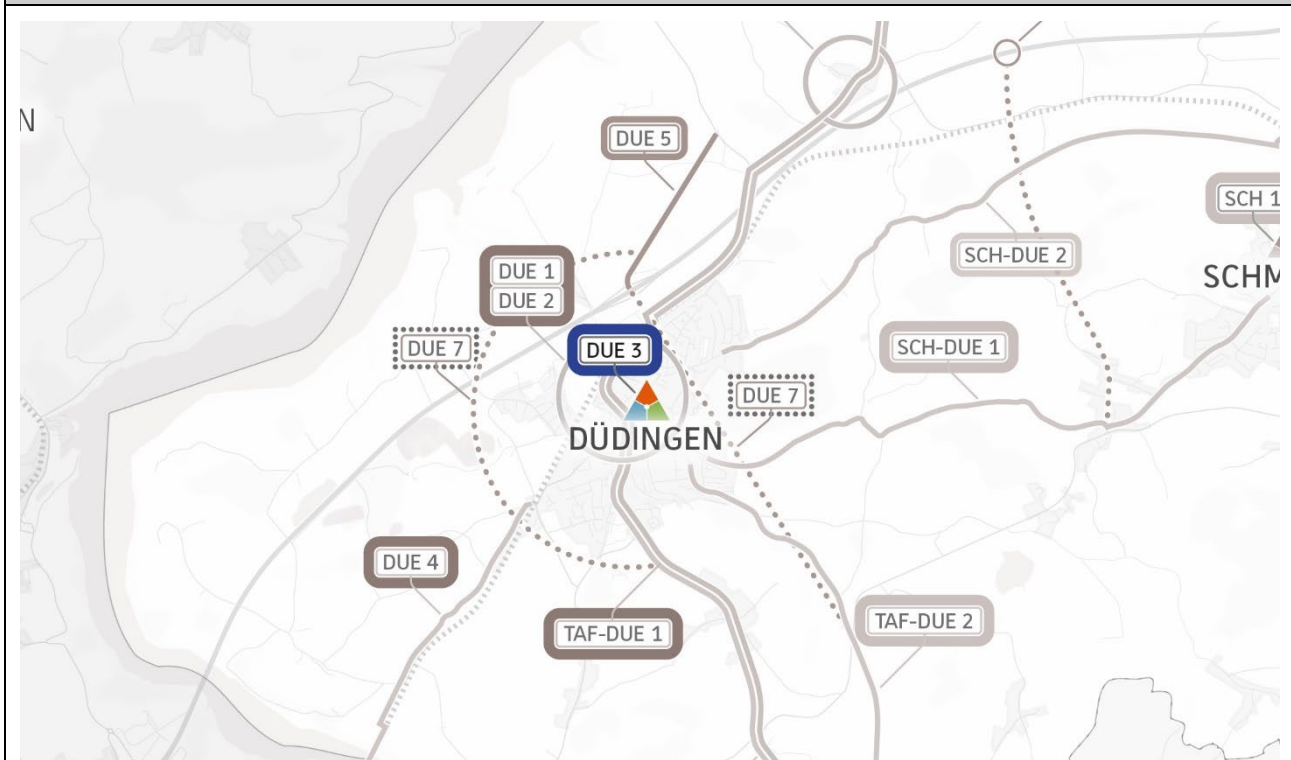
Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung Angebote in Zusammenhang mit anderen multimodalen Drehscheiben (Massnahme US 1) – Koordination mit bestehenden Projekten in Düdingen, Planung Etappierung und provisorische Massnahmen – Klärung der Lage und Grösse für das P+R		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region (A)
- Synergien mit Massnahmen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen und US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk

Bemerkungen und Hinweise

- Studie zur Sanierung/Erweiterung Bahnunterführung für Fuss- und Veloverkehr aktuell in Bearbeitung (Metron)
- AP-Massnahmen für Unterführung (AP2), Bahnhofplatz (AP4-B), P+R (AP4-C)

Kartenausschnitt

Massnahme DUE 4	Priorität A
Verkehr: Transagallo Freiburg – Düringen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms (4M.06.02, 4M.06.07B) und des Sachplans Veloverkehr (AFri-1)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Attraktive und sichere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Freiburg und Düringen (Transagallo).
Massnahmenbeschreibung Mit einem durchgehenden Fuss- und Veloweg soll man sich sicher und effizient zwischen Düringen und Freiburg umweltfreundlich fortbewegen können. Der Velo- und Fussweg ist Teil des Aggloprogramms und teilweise bereits umgesetzt. Der Bereich zwischen Grandfey und Düringen soll neugestaltet und gesichert werden. Die geplanten Entwicklungen in Düringen werden den Bedarf nach einer solchen Verbindung zusätzlich vergrössern, die neuen Verkehrsbewegungen können dank einer solchen Infrastruktur vermehrt auf den Fuss- und vor allem auf den Radweg gelenkt werden. Es soll auch das «Rückgrat» des Anschlusses der kantonalen Veloverbindungen aus/nach Gurmels, Böisingen und Schmitten werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Düdingen	Beteiligte Stellen: Agglomeration Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Etappierte Umsetzung der Transagallo gemäss Zeitplan Agglomerationsprogramm.		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergien mit Massnamen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Düringen, BOE-DUE 2: Erstellung direkte Veloverbindung Böisingen – Düringen, SCH-DUE 1: Veloverbindung Schmitten Dorf – Düringen und SCH-DUE 2: Veloverbindung Schmitten Dorf – Düringen		

Bemerkungen und Hinweise

Umsetzung der gesamten Strecke verteilt auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme, für Düringen sind die relevanten Massnahmen wie folgt eingestuft worden (Stand April 2022) 4M.06.02 = AP4-A-Horizont, 4M.06.07B = AP4-B-Horizont

Kartenausschnitt

Massnahme DUE 5**Priorität A****Verkehr: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd)**

(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms (Untervariante 4M.01.03 in Zusammenhang mit 4M.06.07) und des kantonalen Richtplans (P0407)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Fertigstellung des Autobahnanschlusses und Entlastung des bestehenden «Sika»-Kreisel
 Verbesserung der Sicherheit bezüglich Rückstau auf der Autobahn
 Vergrösserung des Wirkungsgrades der Dosierung des Verkehrs in Richtung Düringen durch zusätzlichen Stauraum.

Massnahmenbeschreibung

Durch das Erstellen einer neuen Anbindung zwischen dem Autobahnanschluss und Luggiwil kann der bestehende «Sika»-Kreisel entlastet werden. Diese neue Verbindung führt zu einer Entflechtung der Verkehrsflüsse von/zum Autobahnanschluss. Dadurch wird eine gezieltere Dosierung auf der Murtenstrasse möglich (siehe Massnahme DUE 2).

Die genaue Linienführung ist noch ausstehend, die Zweckmässigkeit dieser Massnahme ist jedoch gegeben. Die Massnahme dient der besseren Verkehrsabläufe im Raum vom Bahnhof Düringen sowie der gesamten Ortsdurchfahrt. Zudem ist sie für die Entwicklung des strategischen Sektors «Birch und Bahnhof», respektive der Arbeitszone Birch, als Zubringer für den MIV, aber vor allem auch für den ÖV wichtig.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton

Beteiligte Stellen:

Bund (ASTRA, ARE), Region Sense, Gemeinde Düringen, Agglomeration Freiburg

Umsetzung**Vorgehen:**

- Klärung der Zuständigkeiten und Bestimmung einer definitiven Linienführung für die Verbindung, sowie Analysen von eventuellen Alternativen (aktuell in Bearbeitung, Resultate bis Ende Jahr 2022).
- Umsetzung der Massnahme, wenn möglich kurzfristig, realistisch mittelfristig

Priorität:

- ☒ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☐ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ Kurzfristig (2023-2027)
- ☒ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

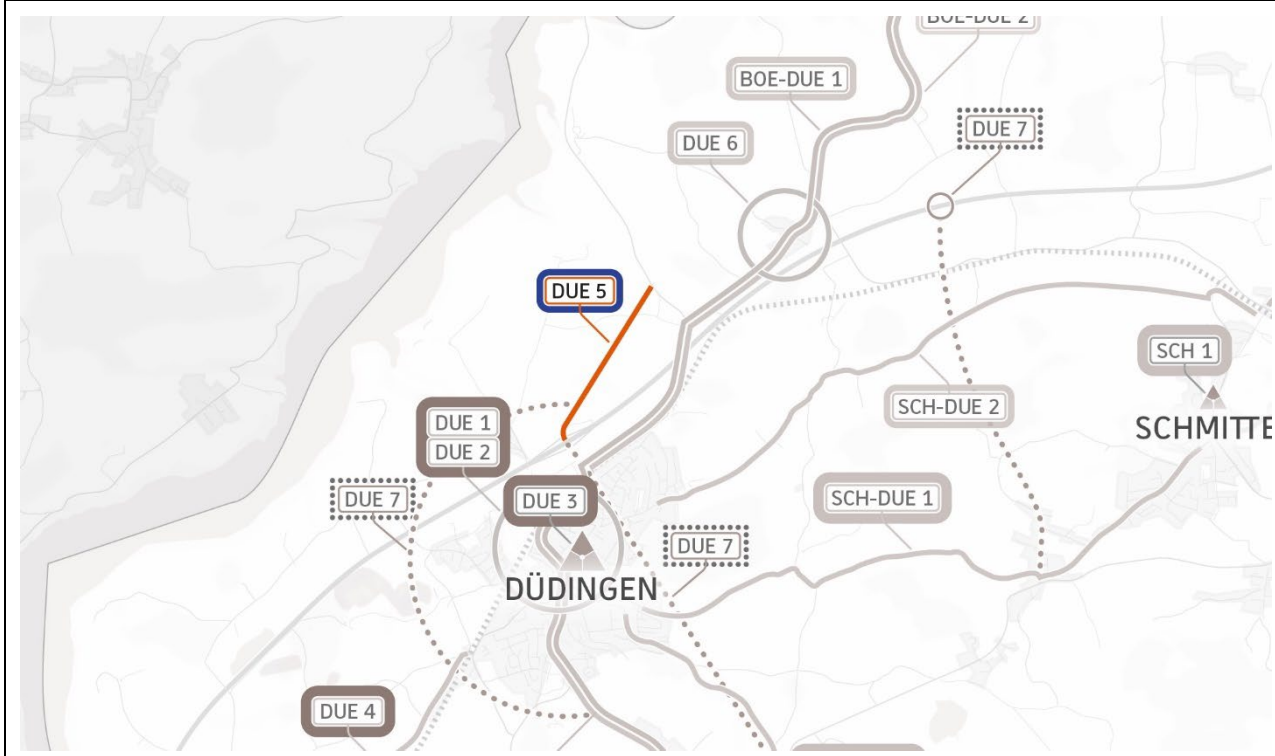
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Synergien mit Massnahmen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen und DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen

Bemerkungen und Hinweise

Das Projekt wurde im Frühling 2017 vom ASTRA aufgelegt. Die genaue Linienführung wurde im Nachhinein in Frage gestellt und verschiedene Varianten verglichen. 2022 wollte jedoch das UVEK aufgrund verschiedener Begründungen (u. A. Bedarf an Fruchtfolgeflächen) das Projekt nicht genehmigen. Stand beim Abschluss der vorliegenden Studie ist, dass Bund und Kanton im Dialog sind und eine gemeinsame Studie in Auftrag geben werden zur Klärung der offenen Punkte (Linienführung, Zuständigkeiten, eventuelle Alternativen etc.).

Zusätzlich zu dieser Studie soll der Kanton kurzfristig mit dem ASTRA Möglichkeiten prüfen, um die gefährlichen Rückstausituationen auf der Autobahn zu beheben (z.B. Pannestreifenumnutzung).

Kartenausschnitt

Massnahme TAF-DUE 1**Priorität A****Verkehr: Verbesserungen Busangebot Tifers – Düringen**

(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Stärkung des öffentlichen Verkehrs zwischen Tifers und Düringen.

Massnahmenbeschreibung

Durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs zwischen Tifers und Düringen können mehr Pendler:innen auf den Bus umsteigen und die Umsteigebeziehungen in Richtung Bern verbessert werden (Anschluss auf Zugverbindungen im 1/2h-Takt). Dafür ist eine Taktverdichtung zwischen Tifers und Düringen nötig, sowie eine Abstimmung der Busverbindungen auf die Anschlüsse nach Bern. Die Weiterführung der Massnahme im oberen Sensebezirk ist zu prüfen.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Freiburg

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Tifers und Düringen, Region Sense, ÖV-Unternehmen

Umsetzung**Vorgehen:**

- Prüfung Nachfrage / Potenzial inkl. Massnahme US 1 und TAF 1
- Angebotsplanung in Zusammenhang mit US 2

Priorität:

- ☒ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☐ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

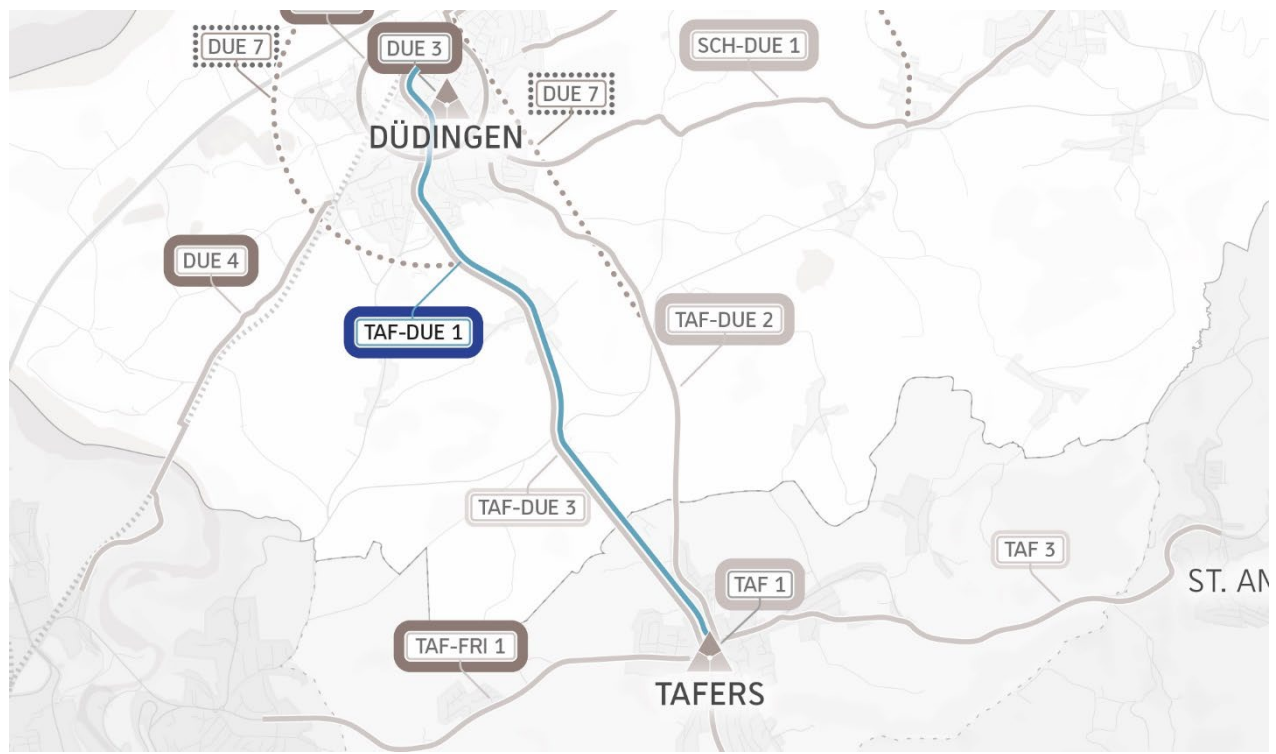
- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region, US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk und TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers (A)
- Synergien mit Massnahme DUE 1: Valtralog Ortsdurchfahrt Düringen und DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt



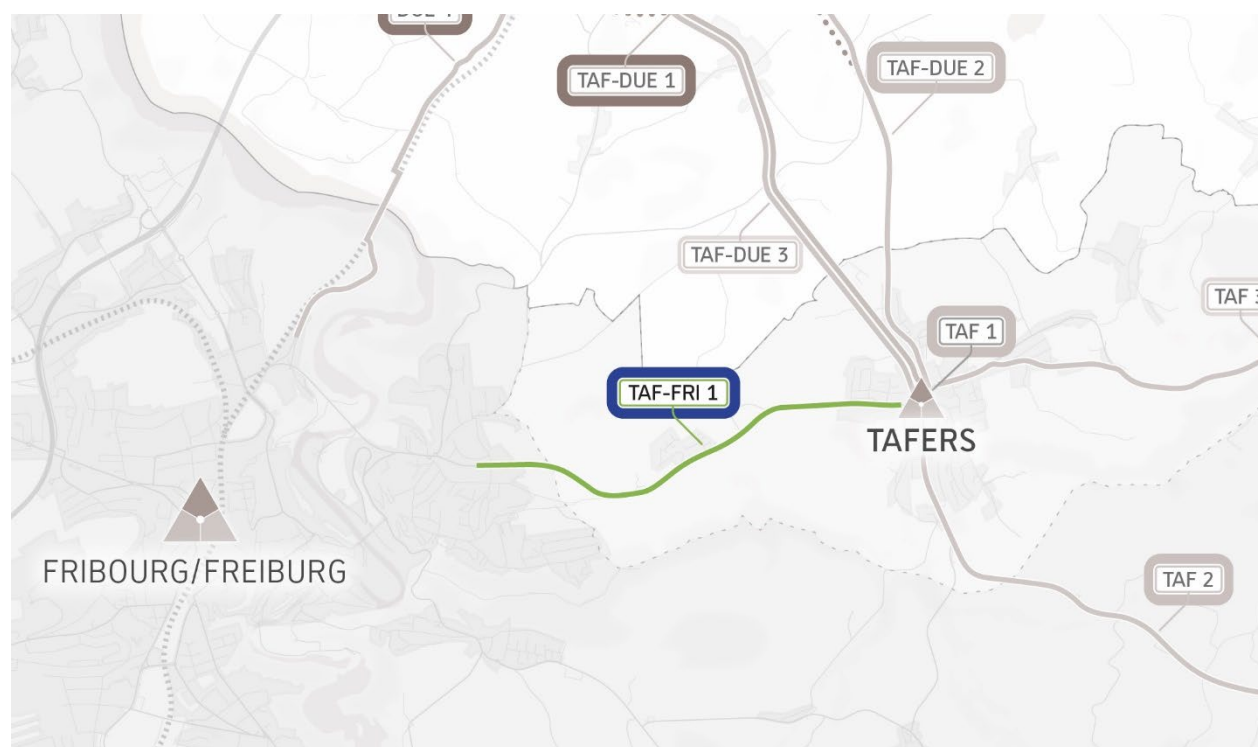
Massnahme TAF-FRI 1	Priorität A
Verkehr: Veloverbindung Tafers – Freiburg	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Aggloprogramms 4 (4M.09.05B) und des Sachplans Velo (Massnahme 3100-3e)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Durchgehend sichere und direkte Veloverbindung zwischen Tafers und Freiburg
Massnahmenbeschreibung Auf der Verbindung zwischen Tafers und Freiburg sind bereits auf langer Strecke mit Velomassnahmen vorhanden, jedoch ist die Infrastruktur auf ein Minimum ausgelegt, was nicht den Sicherheitsbedürfnissen einer solchen Strecke entspricht. Die Veloinfrastruktur soll durchgehend angepasst werden, beispielsweise mit Verbreiterung der Velostreifen oder baulich abgesetzten Radwegen. Zudem ist der Problempunkt mit dem Doppelkreisel und der fehlenden Veloinfrastruktur bei Schönberg zu beheben, damit eine durchgehende und sichere Verbindung angeboten werden kann.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Tafers, Stadt Freiburg, Agglomeration Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung Massnahmen für Schwachstelle Schönberg, ggf. inkl. provisorischer Massnahmen – Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten gesamte Strecke (Verbreiterung oder separate Infrastruktur) – Zeitnahe Umsetzung Verbesserungsmassnahmen		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergie mit Massnahmen TAF 2: Veloverbindung Alterswil – Tafers und TAF 3: Veloverbindung Tafers – St. Antoni		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme US 1**Priorität A****Verkehr: Multimodale Drehscheiben in der Region**

(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Schaffung von alternativen Angeboten zum privaten Auto, Schliessen von Netzlücken für die Region.

Massnahmenbeschreibung

Um die Mobilität im unteren Sensebezirk längerfristig zu verändern, braucht es gute Alternativen zum motorisierten Verkehr. Diese müssen gut zugänglich, einfach verständlich und sichtbar sein. Ein einheitliches und wiederkehrendes Angebot von alternativen Verkehrsmitteln in der Region erhöht die Nutzungswahrscheinlichkeit (z. B. gleiches Velo-verleihsystem wie Bern und/oder Freiburg, damit nicht neues Abo gelöst werden muss; Angebot in Düringen und Tafers, damit man auch von Tafers nach Düringen fahren kann). Jede Drehscheibe hat ein Grundangebot (Carsharing, B+R, minimales P+R) und kann je nach Ortschaft mit passenden Angeboten ergänzt werden (Bikesharing, P+R, Sharing von fahrzeugähnlichen Geräten etc). Dabei ist wichtig, dass die Drehscheibe nicht nur zentral an einem Ort sein muss, sondern auch auf verschiedene Standorte innerhalb der Gemeinde aufgeteilt werden kann (z. B. Angebot für Carsharing Standardauto in Schmiten Dorf und grösseres Auto beim Bahnhof; Verteilung von Bikesharing-Angebot in der Gemeinde Düringen, damit von einem Standort zum anderen mit dem Velo gefahren werden kann). Ebenfalls sind die Gemeinden zu prüfen, welche kein separates Massnahmenblatt für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe haben (z.B. Bödingen, Ueberstorf).

Es ist ein Konzept auszuarbeiten, welches definiert, welche Angebote für die Region sinnvoll und an welchen Standorten sie zu erstellen/auszubauen sind. Die Erstellung der einzelnen Drehscheiben ist lokal zu prüfen und umzusetzen (siehe MB zu den multimodalen Drehscheiben der einzelnen Ortschaften)

Zuständigkeiten**Federführung:**

Region Sense

Beteiligte Stellen:

Alle Gemeinden, Agglomeration Freiburg, Kanton Freiburg

Umsetzung**Vorgehen:**

- Übergeordnete Planung Region (Konzept)
- Handlungsempfehlung für die einzelnen Drehscheiben

Priorität:

- ☒ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☐ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

- ☒ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Massnahmen DUE 3: Multimodale Drehscheibe Dürnten, SCH 1: multimodale Drehscheibe Schmitz, WF 4: Multimodale Drehscheibe Flamatt, WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt und TAF 1: multimodale Drehscheibe Täfels (A)

Bemerkungen und Hinweise

Die Studie zu Park + Ride sowie Bike + Ride vom Kanton ist als Grundlage zu nehmen, jedoch ist die Strategie der Verteilung der P+R-Angebote aufgrund der Lage der P+R-Flächen zu überdenken. Dabei sind sowohl die verfügbaren Flächen zu berücksichtigen wie auch die möglichen Anfahrtswege vom MIV. Ziel sollte sein, dass der Verkehr möglichst auf übergeordneten Strassen und ohne zusätzliche Belastung von Ortszentren die Anlagen erreichen kann.

Massnahme US 2**Priorität A****Verkehr: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk**

(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil von...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Verbesserung der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr, dem kollektivem Bedarfsverkehr sowie dem individuellen Bedarfsverkehr im unteren Sensebezirk.

Massnahmenbeschreibung

Um eine Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger zu erwirken, muss das ÖV-Angebot eine reelle Alternative darstellen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im unteren Sensebezirk ist bereits breit aufgebaut, weist aber noch namhafte Lücken im Netz auf, hat Defizite bei der Erschliessungsqualität oder entspricht nicht den diversen Bedürfnissen der Raumnutzenden. Um darauf zu antworten, sollen innerhalb des klassischen ÖV-Linienbetriebs bedarfsorientierte Optimierungen geprüft sowie auch alternative, bedarfsorientierte Angebote getestet werden. Hierbei wäre auch anzuschauen, was das Grundangebot darstellt und wo ein Ergänzungsangebot Sinn ergibt.

Unter bedarfsorientierten Angeboten im Kollektivverkehr sowie dem individuellen Bedarfsverkehr können verschiedene Modelle verstanden werden, u.a.:

- Linienbusse, welche Haltestellen nur nach Bedarf bedienen (z.B. Halt nur zu bestimmten Tageszeiten, nur an Werktagen oder nur in den Schulferien)
- Linienbusse, die in den Hauptzeiten nach Fahrplan die Linie bedienen und in den «Zwischen- und Randzeiten» auf Anforderung Fahrgäste flexibel zwischen Haltestellen befördern, die regulär nicht auf einer Linie liegen («On demand»)
- Private On Demand-Angebote mit kleineren Fahrzeugen, welche die Fahrgäste von Haltestellen zu Haltestellen oder von Tür zu Tür in einem definierten Gebiet befördern
- Mitfahrgelegenheiten/Carpooling durch Private an Bushaltestellen oder sonstigen ausgewiesenen Einsteigeorte (z. B. HitchHike)

Für den unteren Sensebezirk sind verschiedene Optionen zu prüfen und zusammen mit den bestehenden und geplanten ÖV-Angeboten abzustimmen. Es soll ein gesamtheitliches Paket entstehen, welches die bestmöglichen Synergien der Angebote ermöglicht, d.h. sich gegenseitig ergänzen statt konkurrenzieren und die Bedürfnisse der Bevölkerung abdeckt. Ein Angebot für das gesamte Sensegebiet und eine Ausweitung auf funktional vernetzte (ausserkantonale) Nachbarregionen wäre zu prüfen.

Grössere, bedarfsorientierte Angebote werden heute im Kanton Freiburg (noch) nicht angeboten, zudem bestehen noch offene juristische Fragen bezüglich der privaten Angebote, welche heute nicht als offizielle ÖV-Angebote gelten und somit auch nicht vom Kanton unterstützt werden können. Diese Fragen sowie die möglichen Angebote für die Region Sense sind in einer Machbarkeitsstudie zu klären und gegebenenfalls mit einem Pilotbetrieb zu festigen.

In einem ersten Schritt soll geprüft werden, welche Möglichkeiten für den unteren Sensebezirk resp. das gesamte Sensegebiet besteht und was sich am besten für den Raum eignen würde.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Freiburg

Beteiligte Stellen:

Region Sense und Gemeinden

Umsetzung		
Vorgehen: – Klärung mögliche Angebote für (Untere) Sense-Gebiet – Klärung juristische Fragen bezüglich der Angebote (Bund und Kanton) – Prüfung Pilotbetrieb / Pilotregion		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Massnahme US 5	Priorität A
Verkehr: Parkierung im unteren Sensebezirk	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil von...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Steuerung des Verkehrs durch die Parkierungsangebote in der Region resp. in den Gemeinden.
Massnahmenbeschreibung Die Parkierung soll gemeindeübergreifend in der Region geregelt werden. Das betrifft die Angebotsplanung und auch die Bewirtschaftung (Zeitdauer und finanzielle Regelung) der Parkplätze. Eine gesamtheitliche Regelung ermöglicht die Steuerung des Verkehrs in den Gemeinden. Dabei sind die verschiedenen Bedürfnisse und Anziehungspunkte zu berücksichtigen, um zum Beispiel Ausweichverkehr zu vermeiden. Die Region soll mit den Gemeinden zusammen ein regionales Konzept erstellen, welches die verschiedenen Bedürfnisse und Möglichkeiten klärt sowie eine Strategie für die Region entwickelt.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region Sense, Gemeinden	Beteiligte Stellen: Gemeinden

Umsetzung		
Vorgehen: – Auslösung eines Auftrags für die Erstellung eines Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzepts für die Region		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) - US1: Multimodale Drehscheiben in der Region (v.a. P+R etc.)		

Bemerkungen und Hinweise

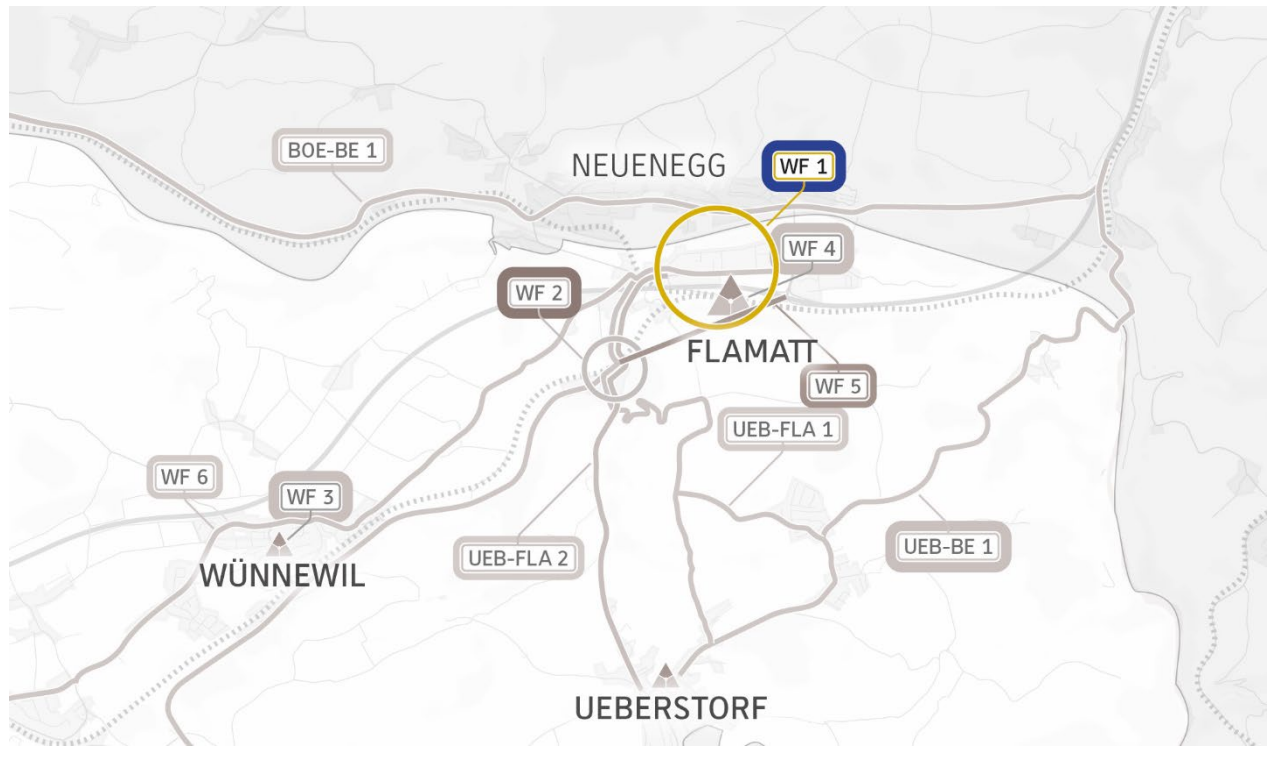
Massnahme WF 1	Priorität A
Verkehr: Valtraloc Ortsdurchfahrt Flamatt	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Veloverkehr (3100-1c)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt in Flamatt soll die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden.
Massnahmenbeschrieb Durch die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt soll der Strassenraum neu verteilt werden, ein zeitgemässes Angebot für den Fuss- und den Veloverkehr geschaffen und gleichzeitig die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Das bestehende Projekt Valtraloc sieht eine Fahrbahn mit Mittelbereich (Mehrzweckstreifen), welches ein sicheres Abbiegen für den Verkehr aber auch das Überholen der Velofahrenden mit genügend Abstand ermöglicht. Im Kerngebiet soll eine Tempo-30-Zone errichtet werden, mit Bereichen mit Längsparkierungsmöglichkeiten und Bereichen für flächigem Queren für den Fussverkehr. Eine Priorisierung der Busverbindungen und die Dosierung des Autoverkehrs würde die Situation zusätzlich verbessern (Massnahme WF 2). Die Entlastung der Ortsdurchfahrt durch einen neuen Anschluss an die Autobahn würde die Situation im Ortszentrum zusätzlich verbessern. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt wird jedoch schon in einem kürzeren Zeithorizont benötigt und soll somit aufwärtskompatibel geplant werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Umsetzung		
Vorgehen: – öffentliche Auflage «Valtraloc» geplant Frühjahr 2022 – Prüfung mögliche Integration WF 2 – Umsetzung 2023ff		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027): ☐ Mittelfristig (2028-2032): ☐ Langfristig (ab 2033): ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergien mit WF 2: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme und WF 3: multimodale Drehscheibe Wünnewil		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

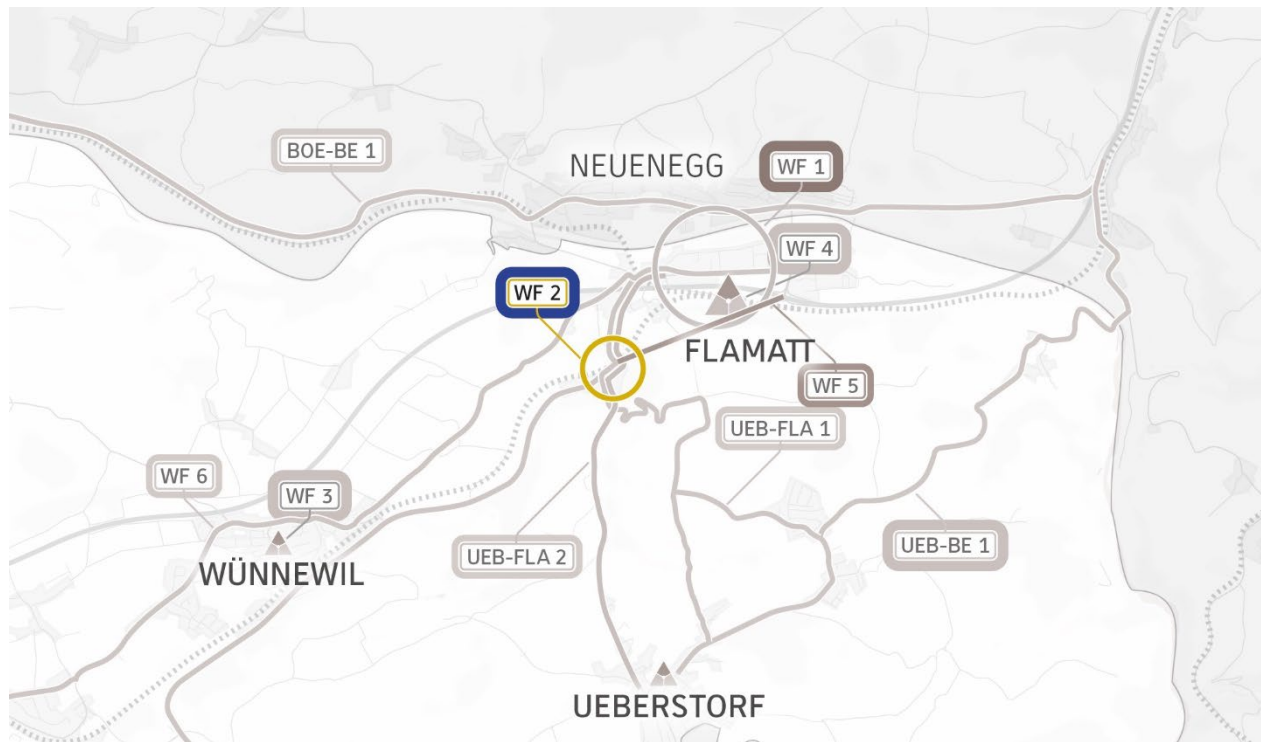
Massnahme WF 2	Priorität A
Verkehr: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme (Stand: April 2022)	

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Sicherstellung der Fahrplanstabilität durch eine Busbevorzugung ab dem Tunnel Chrummatt.
Massnahmenbeschrieb Der Busverkehr steckt regelmässig auf der Freiburgstrasse/Bernstrasse im Stau fest. Damit ist die Fahrplanstabilität nicht sichergestellt und der Busverkehr wird unzuverlässig und somit unattraktiv. Um dem entgegenzuwirken, soll eine Buspriorisierung geprüft werden. Diese soll Flamatt einfahrend vor der Bahnunterführung bei Chrummatt erfolgen, um einerseits ausserhalb der gängigen Rückstaulängen wirksam sein zu können und andererseits, um den Engpass vom Chrummatttunnel zu bewirtschaften. Um Ausweichverkehr über Wünnewil und der Neueneggstrasse zu vermeiden, ist das System als Ganzes zu betrachten und ggf. auch Massnahmen auf dieser Strecke zu planen. Um die Situation auch für den Veloverkehr zu verbessern, soll geprüft werden, im Tunnel ein durch Ampeln gesteuertes Einbahnsystem einzuführen, welches ermöglicht, eine durchgehende Veloinfrastruktur anzubieten. Auf den bestehenden Strassen sind Busspuren kaum realisierbar resp. unverhältnismässig. Nebst klassischen Busspur-Bereichen ist eine Buspriorisierung durch MIV-Dosierung (Ampel) auf der Flamattstrasse und der Freiburgstrasse westlich von Chrummatt evtl. gekoppelt an Strecken für eine elektronische Busspur zu prüfen. Die elektronische Busspur würde dem Bus ermöglichen, zeitlich befristet und technisch gesichert, die Gegenfahrbahn zu nutzen, um die wartenden Fahrzeuge zu überholen und damit eine bessere Fahrplanstabilität zu erzielen. Die Integration (inhaltlich und finanziell) dieses Projektes ins Valtralog Flamatt ist zu prüfen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung Buspriorisierungsmöglichkeiten		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergie mit Massnahme WF 1: Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt und WF 3: multimodale Drehscheibe Wünnewil und WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme WF 5	Priorität A
Verkehr: Neue Verbindung Autobahnanschluss Flamatt – Chrummatt	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

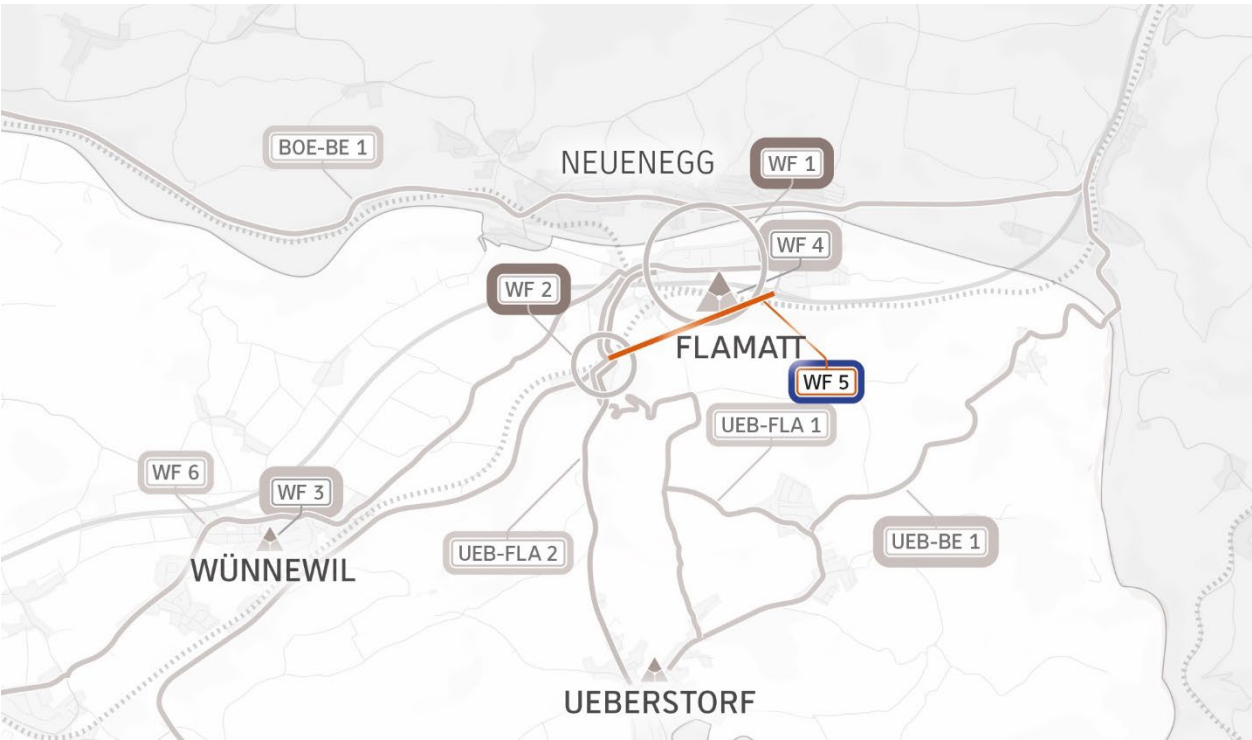
Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Ziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Flamatt und die Entschärfung/Behebung des Unfallhäufungspunkts bei der Unterführung Chrummatt.
Massnahmenbeschrieb Es soll ein neuer Strassentunnel zwischen Chrummatt und dem heutigen Autobahnanschluss Flamatt erstellt werden. Damit soll der motorisierte Verkehr aus dem mittleren und oberen Sensebezirk direkt vom Autobahnanschluss auf die Freiburgstrasse/Chrummatt geführt werden, ohne die Ortsdurchfahrt von Flamatt passieren zu müssen. Der Autobahnanschluss muss angepasst und ein Tunnel unter der bestehenden Bahnlinie gebaut werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg, ASTRA	Beteiligte Stellen: Gemeinde Wünnewil-Flamatt, Agglomeration Bern (RKBM), ÖV-Unternehmen

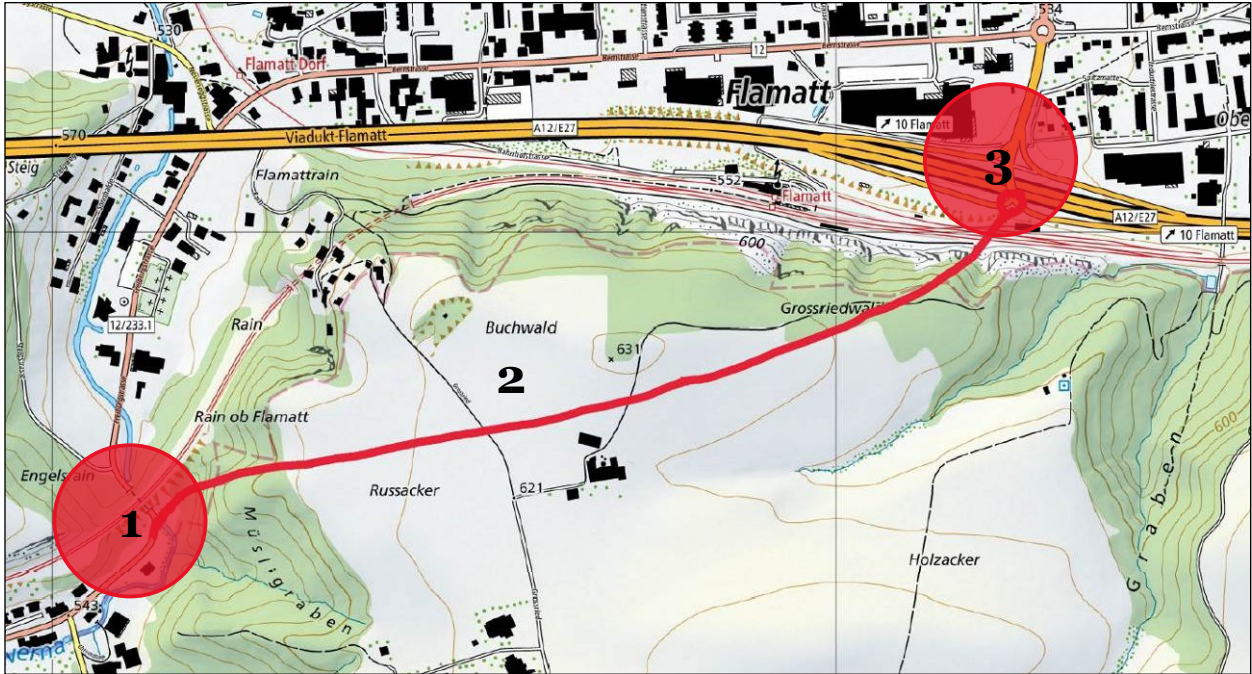
Umsetzung		
Vorgehen: – Machbarkeitsstudie: Prüfung Machbarkeit Tunnel und Anschlüsse (laufendes Projekt) – Vorprojekt - Bauprojekt		
Priorität: ☒ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergie mit Massnahmen WF 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Flamatt und WF 2: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme		

Bemerkungen und Hinweise
Prüfung Zusammenhang mit Drittprojekt SBB/BLS und ASTRA (Autobahn- resp. Bahnstreckenverlegung) Zudem soll der Kanton mit dem ASTRA Möglichkeiten prüfen, um die gefährlichen Rückstausituationen auf der Autobahn zu beheben (z.B. Pannestreifenumnutzung).

Kartenausschnitt



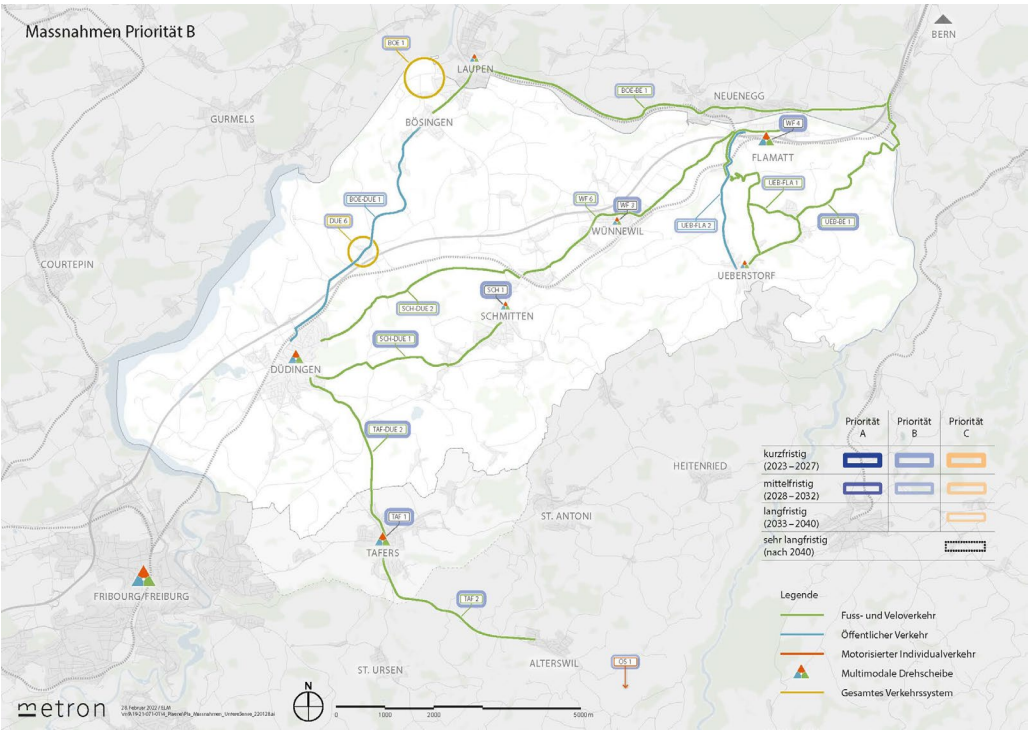
Mögliche Linienführung Tunnel Chrummatt – Autobahnanschluss Flamatt



1	Änderung Strassenführung / Knoten	Hauptstrassenführung Richtung Autobahnanschluss und Abzweigung Richtung Flamatt Dorf, Sicherstellung Sichtweiten		
2	Tunnel	Erstellung Tunnel unter Russacker – Grossriedwald		
3	Autobahnanschluss Flamatt	Anpassung Autobahnanschluss – Tunnelanschluss		

7.3 Massnahmenpaket Priorität B

<i>Massnahme</i>	<i>Name</i>	<i>Federführung</i>	<i>Seite</i>
BOE 1	Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen	Bösingen	49
BOE-BE 1	Verbesserung Veloverbindung (Bösingen-) Laupen – Bern	Kanton Freiburg	51
BOE-DUE 1	Verbesserung Busverbindung Bösingen – Düdingen	Kanton Freiburg	53
DUE 6	Durchfahrt Bundtels	Kanton Freiburg	55
OS 1	Freizeitverkehr Schwarzsee	Region	57
SCH 1	Multimodale Drehscheibe Schmitten	Gemeinde Schmitten	59
SCH-DUE 1	Veloverbindung Schmitten Dorf - Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen	61
SCH-DUE 2	Veloverbindung Schmitten Bahnhof - Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen	63
TAF 1	Multimodale Drehscheibe Tifers	Gemeinde Tifers	65
TAF 2	Veloverbindung Alterswil – Tifers	Kanton Freiburg	67
TAF-DUE 2	Veloverbindung Tifers – Düdingen via Angstorf	Gemeinden Tifers und Düdingen	69
UEB-BE 1	Veloverbindung Ueberstorf/Niedermettlen nach Bern	Gemeinde Ueberstorf	71
UEB FLA 1	Veloverbindung Niedermettlen an Ueberstorf / Flamatt	Kanton Freiburg	73
UEB-FLA 2	Verbesserung Busangebot Flamatt - Ueberstorf / Niedermettlen	Kanton Freiburg	75
US 3	Angebot von Carpooling-Parkplätzen	Region	77
US 4	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Region	79
WF 3	Multimodale Drehscheibe Wünnewil	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	81
WF 4	Multimodale Drehscheibe Flamatt	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	83
WF 6	Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen)	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	85



Massnahme BOE 1	Priorität B
Verkehr: Mobilitätskonzept für Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen (Stand: April 2022)	

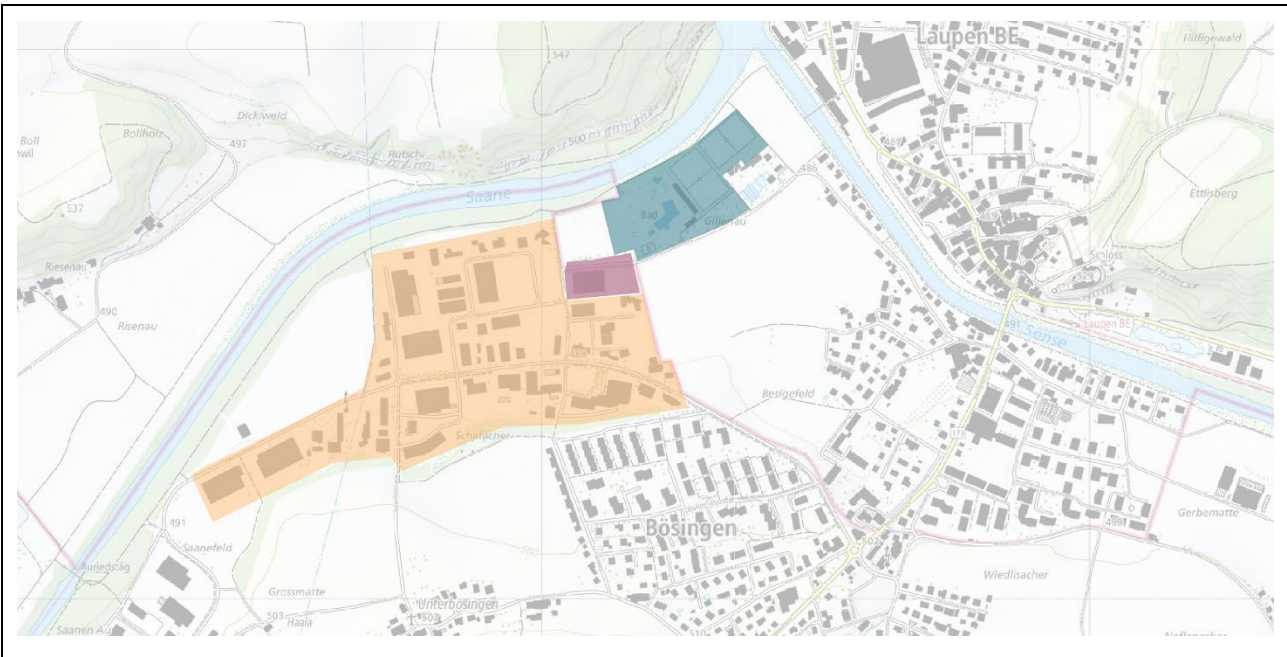
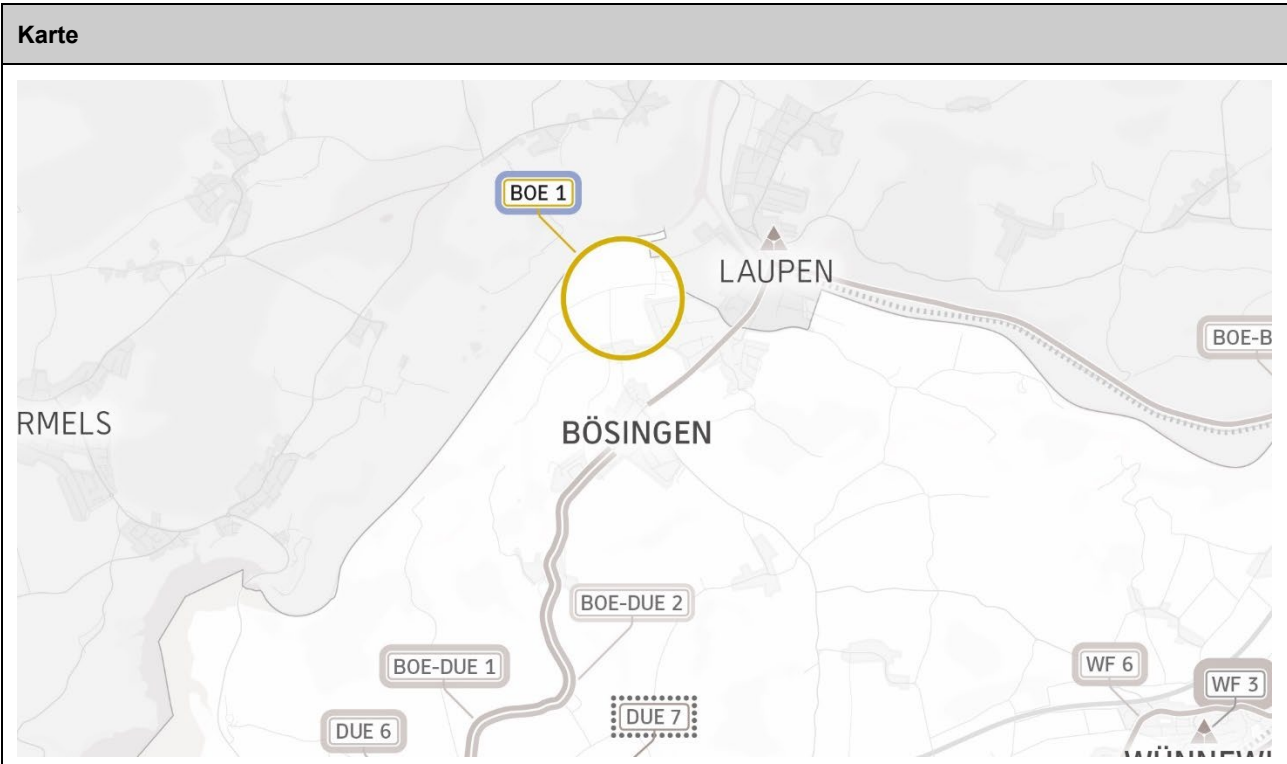
- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Reduktion Nutzung des MIV für Freizeitfahrten.
Massnahmenbeschrieb Um die Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr zu den Freizeitaktivitäten in Bösinggen und Laupen zu reduzieren, ist eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr und eine gute Zugänglichkeit mit dem Veloverkehr wichtig. Auch ist eine gute Kommunikation notwendig, um die Besucher:innen auf das alternative Angebot und deren Vorteile in Kenntnis zu setzen. Dafür soll ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden, welches das Parkplatzangebot (Lage, Anzahl und Ausstattung) für den Veloverkehr sowie ein mögliches Angebot an öffentlichem Verkehr prüft. Ebenfalls ist dabei die Anzahl der Parkfelder für den motorisierten Verkehr zu prüfen. Damit Synergien genutzt werden, soll das Konzept die publikumsorientierten Nutzungen im Raum Bösinggen / Laupen gemeinsam betrachten. Die gemeindeübergreifende Planung des Angebotes ermöglicht es auch, dass angrenzende Industriegebiet einzubeziehen und mögliche Synergien zu nutzen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Böisingen	Beteiligte Stellen: Gemeinde Laupen, Kantone Bern und Freiburg, Region Sense, Beo Funpark/Badi

Umsetzung		
Vorgehen: – Gespräch mit lokalen Partner:innen und Gemeinde Laupen suchen – Pilotprojekt Busangebot Laupen: mögliche Synergien / Resultate prüfen – Mobilitätskonzept für das Areal erstellen		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergie mit Massnahmen BOE-DUE 1: Verbesserung Busverbindung Bösinggen – Düdingen, BOE-DUE 2: Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen – Düdingen und US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk		

Bemerkungen und Hinweise



	BEO Funpark	Innerhalb von Projektperimeter unterer Sensebezirk. Verkehrserzeuger Freizeitverkehr: Lösungsansätze für Förderung von ÖV- und Veronutzung zu erarbeiten und umsetzen.		
	Regio Badi Sense Laupen und Fussballplatz	Ausserhalb Projektperimeter unterer Sensebezirk aber in unmittelbarer Nähe zu BEO Funpark. Synergien für Freizeitverkehr zu prüfen.		
	Industriezone	Synergien für den gesamten Verkehr zu prüfen.		

Massnahme BOE-BE 1	Priorität B
Verkehr: Verbesserung Veloverbindung (Bösingen –) Laupen – Bern	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des RGSK 2021 (Kanton Bern)
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

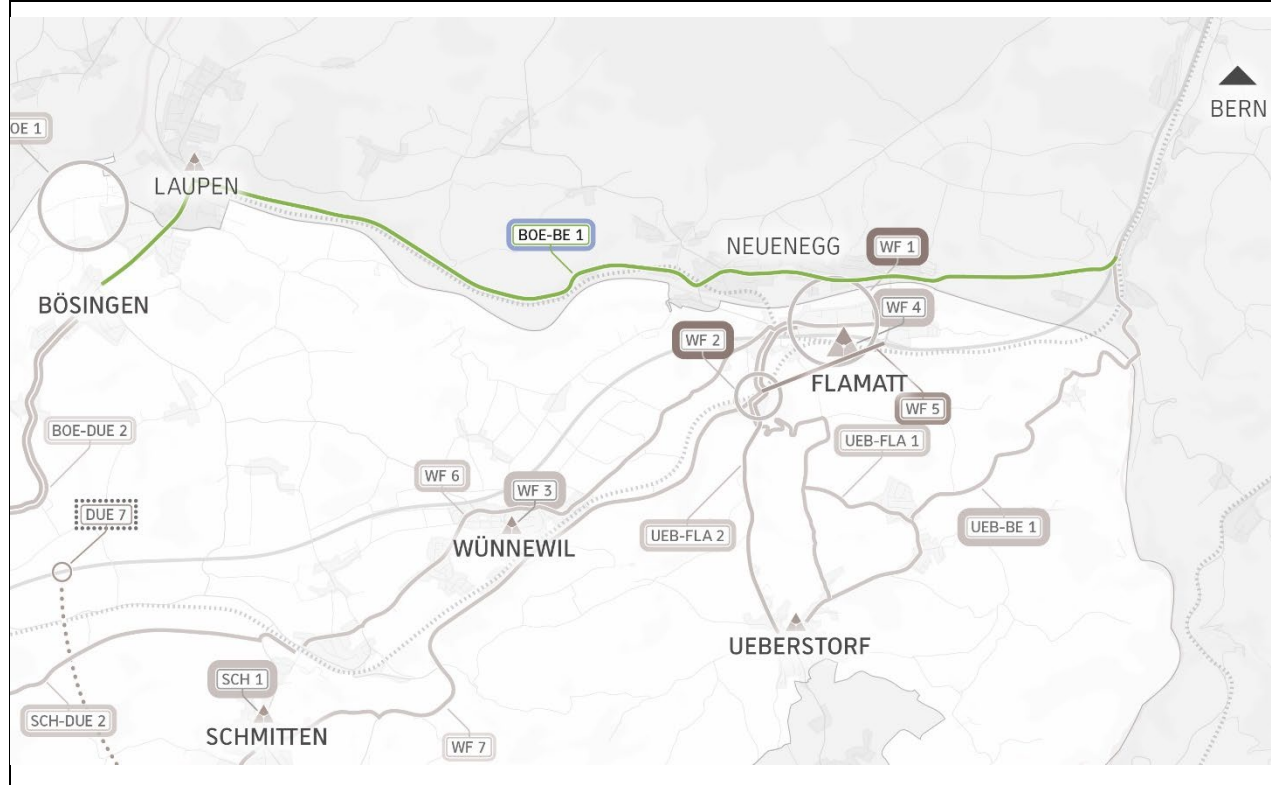
Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung Verbindung Bösingen - Bern (via Laupen) für den Veloverkehr.
Massnahmenbeschrieb Die Strecke von Bösingen nach Bern ist für den Veloverkehr insbesondere mit dem E-Bike-Boom der letzten Jahre durchaus attraktiv. Für den Freizeitverkehr kann zwischen Laupen und Thörishaus der Weg entlang der Sense genutzt werden. Für den Pendlerverkehr ist die unversiegelte Fläche in Koexistenz mit Zufussgehenden jedoch nur bedingt tauglich. Gemäss regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Bern Mittelland sollen auf der Kantonsstrasse zwischen Laupen und Thörishaus Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr getroffen werden. Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des GVK unterer Sensebezirk Perimeter und auch ausserhalb des Kantons, hat jedoch einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Region, da es eine sehr attraktive Veloverbindung ist. Die hohe Bedeutung dieser Verbindung für den unteren Sensebezirk soll dem Kanton Bern mitgeteilt werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Kanton Bern

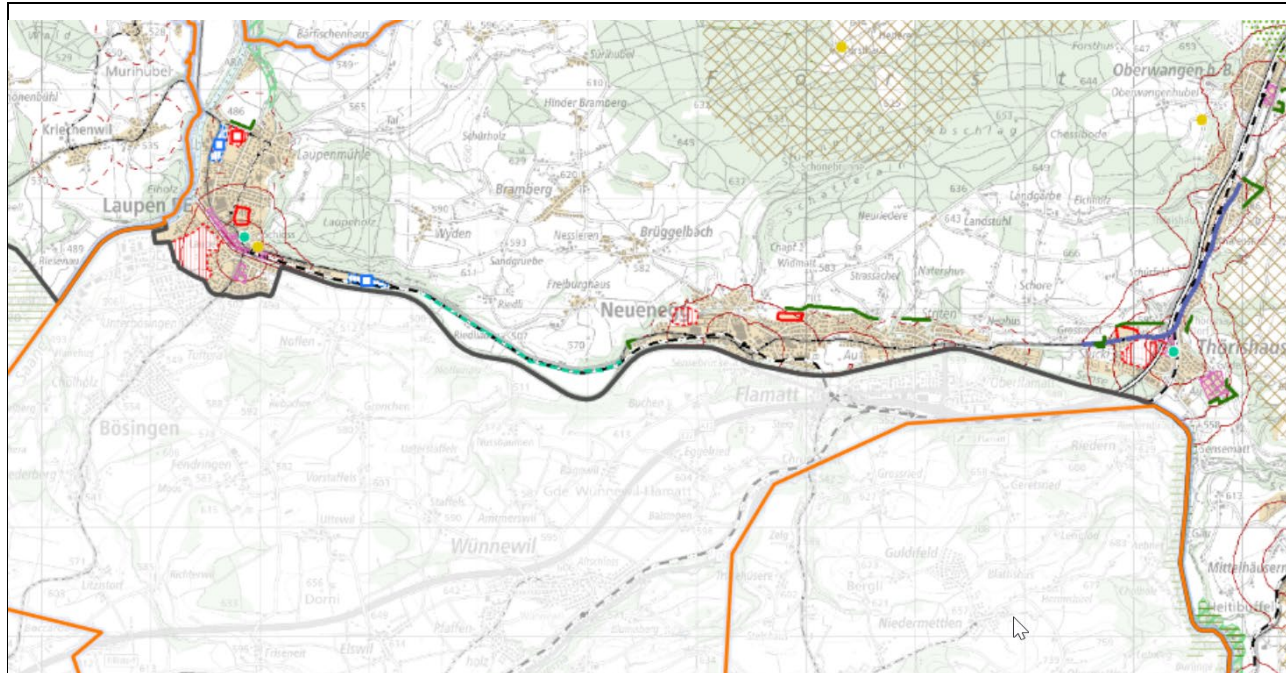
Umsetzung		
Vorgehen: Schreiben der Region Sense an die Regionalkonferenz Bern, um Wichtigkeit der Massnahme aus Sicht des unteren Sensebezirks kund zu tun. In der Planung dieser Route ist eine Koordination mit der Region Sense anzustreben.		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☒ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt



Ausschnitt RGSK 2021 – RKBM



<https://www.bernmittelland.ch/de/rgsk/projekte/RGSK-2021.php>

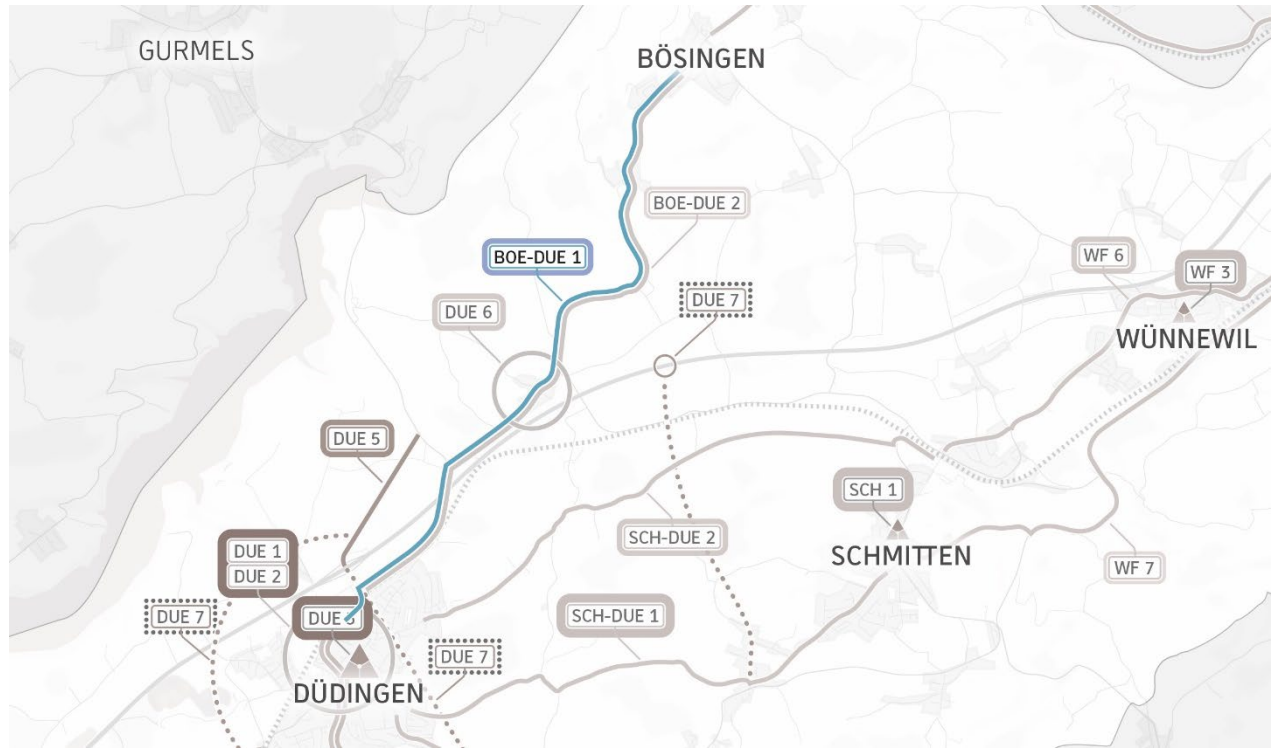
Massnahme BOE-DUE 1	Priorität B
Verkehr: Verbesserung Busverbindung Bösinggen – Düdingen	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung ÖV-Angebot zwischen Düdingen und Bösinggen, Sicherstellung Anschlüsse in/aus beiden Hauptfahrtrichtungen (Zug).
Massnahmenbeschrieb Zwischen Düdingen und Bösinggen fahren heute Busse im Halbstundentakt. Diese sind auf die Regionalzüge von/nach Freiburg abgestimmt. Jedoch besteht von Bösinggen auch ein grosser Pendler:innenfluss nach Bern. Mit der direkten Regio-Express Zugverbindung zwischen Bern und Düdingen hat die Strecke an Attraktivität und Geschwindigkeit gewonnen. Ein angepasster Anschluss der Busverbindungen an diese Zugverbindungen würde die Fahrt nach/von Bern teilweise verkürzen. Es ist zu prüfen, welche Anbindungen/Fahrbeziehungen das grösste Potenzial aufweisen und welche Anschlüsse gewährleistet werden können oder sollen. Zusammen mit der Massnahme US 2 – «Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk» kann auch diese Strecke überprüft und ggf. verschiedene Optionen in Betracht gezogen werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinden Böisingen und Düringen, Kanton Bern (AöV), Gemeinde Laupen, Region Sense

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung Bedarf für Anpassung des Angebotes – Prüfung möglicher Optionen zur Berücksichtigung der Bedürfnisse und mögliche Kombinationen / Alternative Möglichkeiten mit ergänzendem ÖV-Angebot (US2) – Prüfung Umsetzungsmöglichkeiten und Umsetzung		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahme US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk (A)		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme DUE 6	Priorität B
Verkehr: Durchfahrt Bundtels	(Stand: April 2022)

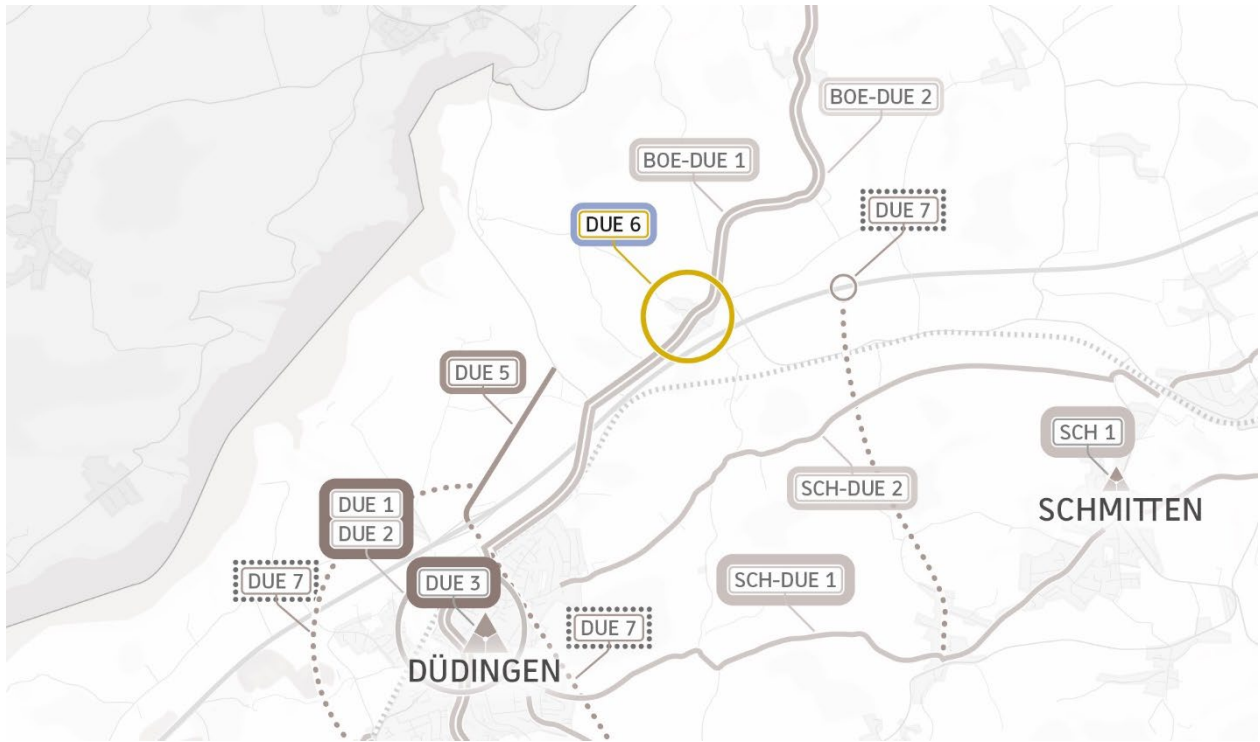
- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms (4M.06.09C) und des Sachplans Velo (3220-1b)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bei der Durchfahrt von Bundtels.
Massnahmenbeschrieb Die Durchfahrt von Bundtels weist heute verschiedene Sicherheitsdefizite auf. Eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt soll die Verkehrssicherheit für alle verbessern.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Düdingen	Beteiligte Stellen: Agglomeration Freiburg, Kanton Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Erarbeitung Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Bundtels		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt

Massnahme OS 1	Priorität B
Verkehr: Freizeitverkehr Schwarzsee	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

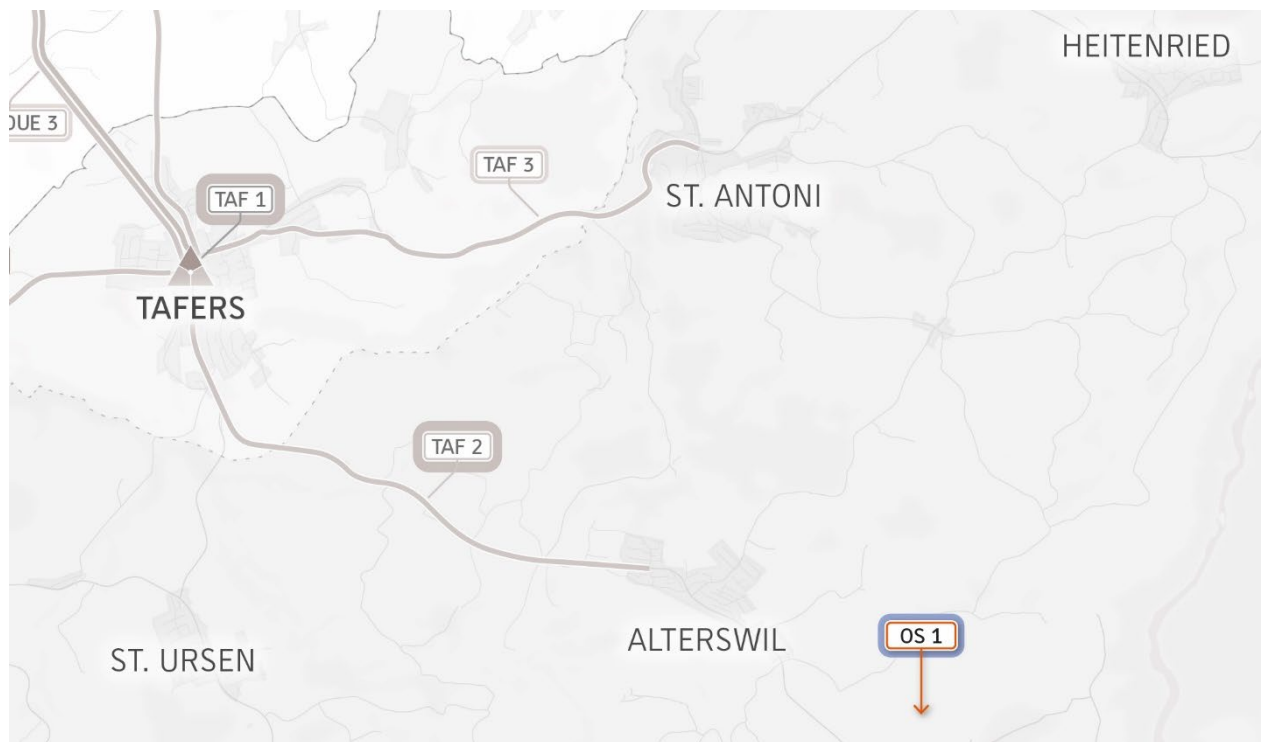
Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Vermeidung von zu hohem MIV-Aufkommen bei Freizeitfahrten in die Schwarzsee-Region
Massnahmenbeschrieb Um ein hohes Verkehrsaufkommen mit dem motorisierten Individualverkehr an einem naturnahen Standort zu vermeiden, müssen alternative Transportmöglichkeiten angeboten sowie die Anzahl und Lage der Parkplätze überdacht werden. Um Suchverkehr und Wildparkieren im oberen Sensebezirk zu minimieren, kann die Umsetzung des Parkleitsystems ab Tifers / Tentlingen und eine Überarbeitung des Parkplatzkonzepts angegangen werden. Ebenfalls kann ein allfälliges P+R in Tifers (multimodale Drehscheibe (US 1)) auch für den Freizeitverkehr genutzt werden, wo man auf eine alternative Verbindung in Richtung Schwarzsee umsteigen kann. Das Angebot an öffentlichem Verkehr kann an Spitzentagen oder saisonal ergänzt werden (z. B. mit Shuttlebussen oder ergänzendem ÖV-Angebot (US 2)). Die Anreize, auf den ÖV umzusteigen, müssen in Zusammenhang mit den lokalen Anbietenden geschaffen werden (z. B. Kombi-Tickets). Entsprechende Kommunikation und Information vorsehen und gezielt umsetzen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region Sense	Beteiligte Stellen: Gemeinden Tifers, Tentlingen, Plaffeien

Umsetzung		
Vorgehen: – P+R Tifers – Parkleitsysteme – Parkplatzkonzepte in den Gemeinden und in Schwarzsee		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region und US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk (A)		

Bemerkungen und Hinweise

—

Kartenausschnitt

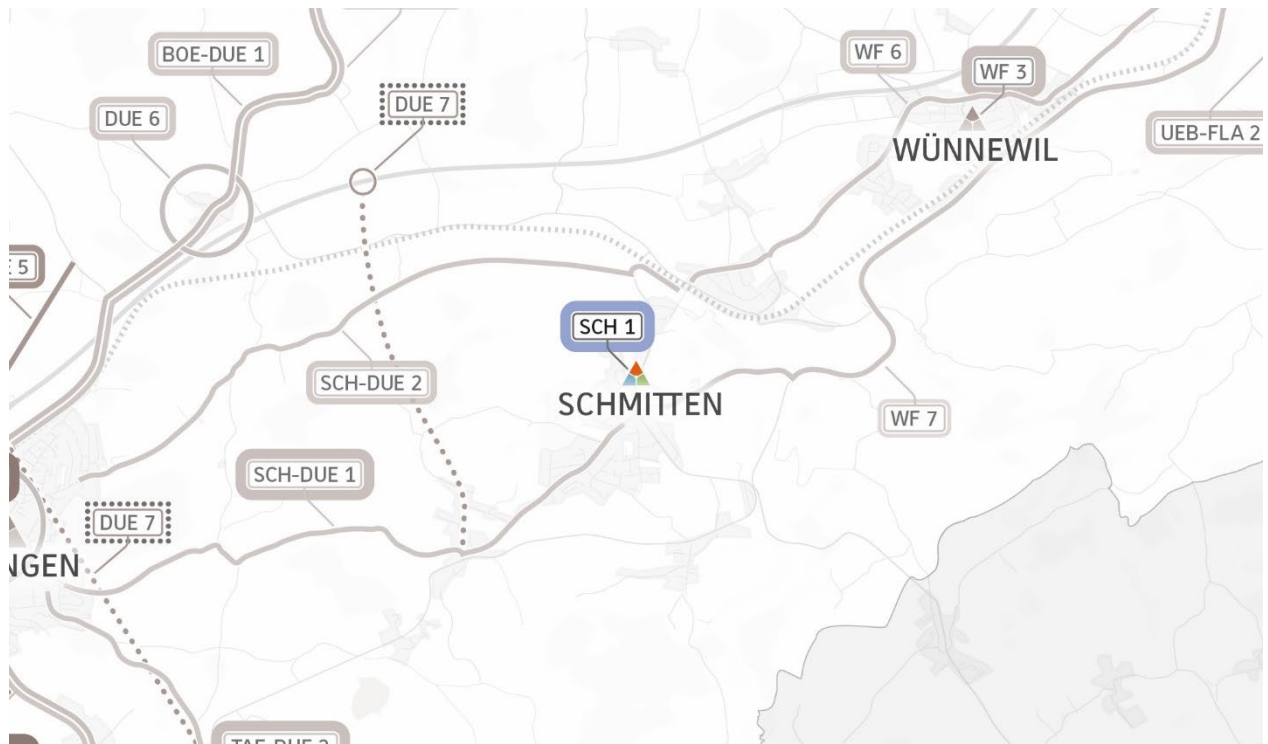
Massnahme SCH 1	Priorität B
Verkehr: Multimodale Drehscheibe Schmitten	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Anlagen kombinierte Mobilität
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr in Schmitten. Insbesondere soll dadurch das Potenzial bezüglich P+R / B+R aus dem mittleren Sensebezirk ausgeschöpft werden.
Massnahmenbeschrieb Durch die Optimierung der multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Schmitten können die Umsteigebeziehungen auf den öffentlichen Verkehr verbessert und attraktiver ausgestaltet werden. Dazu gehört vor allem die Vergrösserung der Veloabstellplätze, die Beibehaltung/Erweiterung der Sharing-Angebote und ggf. die Reorganisation der Parkplätze, falls zusätzlicher Bedarf besteht. Aufgrund der Lage des P+R Schmitten, ist dieser prädestiniert als P+R für den mittleren Sensebezirk. Der Verkehr kann auf dem übergeordneten Netz zum Parkplatz gelangen und generiert keinen Verkehr in besiedelten Gebieten. Alternative Mobilitätsformen sollen in der Region gefördert und die multimodalen Verkehrsdrehscheiben miteinander verbunden werden (US1). Das erweiterte Mobilitätsangebot der multimodalen Drehscheibe Schmitten soll im regionalen Kontext überprüft und umgesetzt werden. Gemäss Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität ist dieser Standort diesbezüglich zu verbessern.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Schmitten	Beteiligte Stellen: Region Sense, ÖV-Unternehmen

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung des multimodalen Angebotes für die Region (Massnahme US 1) – Planung multimodale Verkehrsdrehscheibe Schmitten		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region (A)		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme SCH-DUE 1	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Schmitten Dorf – Düdingen	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (4M.06.08E) und des Sachplans Velo
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

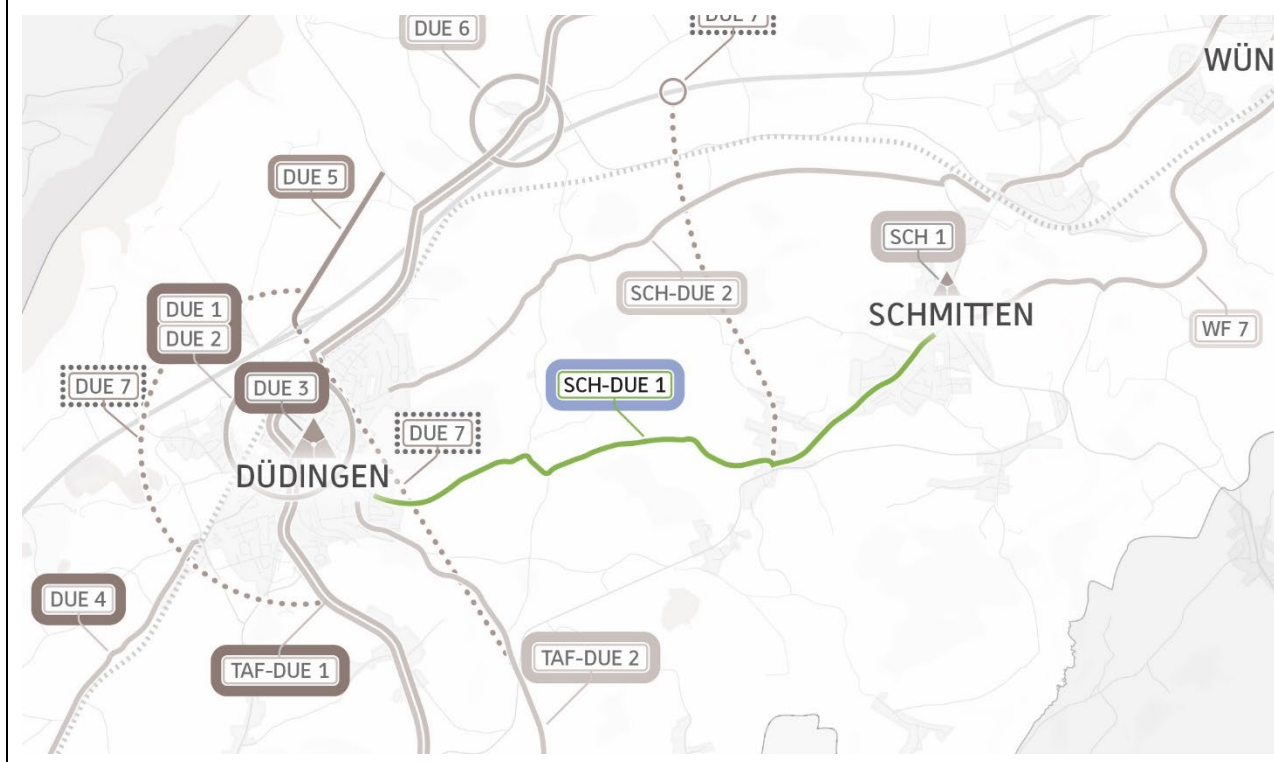
Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzer:innen des Fuss- und Veloverkehrs auf der Strecke Düdingen-Schmitten Dorf. Zudem soll die Anschlussqualität an das Zentrum von Düdingen und an die TransAgglo-Achse 1 aus Schmitten und Heitiwil verbessert werden.
Massnahmenbeschrieb Die Strecke zwischen Schmitten Dorf und Düdingen soll aufgewertet werden. Im Rahmen der Strassensanierung (Planung aktuell in Bearbeitung, Stand April 2022) sollen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr getroffen werden. Vor allem bei Strassenquerungen soll die Sicherheit der Velofahrenden verbessert werden. Zudem wird vorgeschlagen, dass die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduziert wird, um in Koexistenz zu verkehren.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Düdingen und Schmitten	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, Agglomeration Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Analyse Strassenzustand / Platzbedürfnisse – Prüfung bestehendes Sanierungsprojekt Strasse auf Velotauglichkeit – Erstellung Infrastruktur für Zufussgehende und Velofahrende		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergien mit Massnahmen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen		

Bemerkungen und Hinweise

Gemäss Sachplan Veloverkehr keine velospezifischen Massnahmen erforderlich. Aufgrund der detaillierteren Analyse werden jedoch punktuelle Massnahmen in Rahmen des GVK empfohlen.

Kartenausschnitt

Massnahme SCH-DUE 2	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Schmitten Bahnhof – Düringen	(Stand: April 2022)

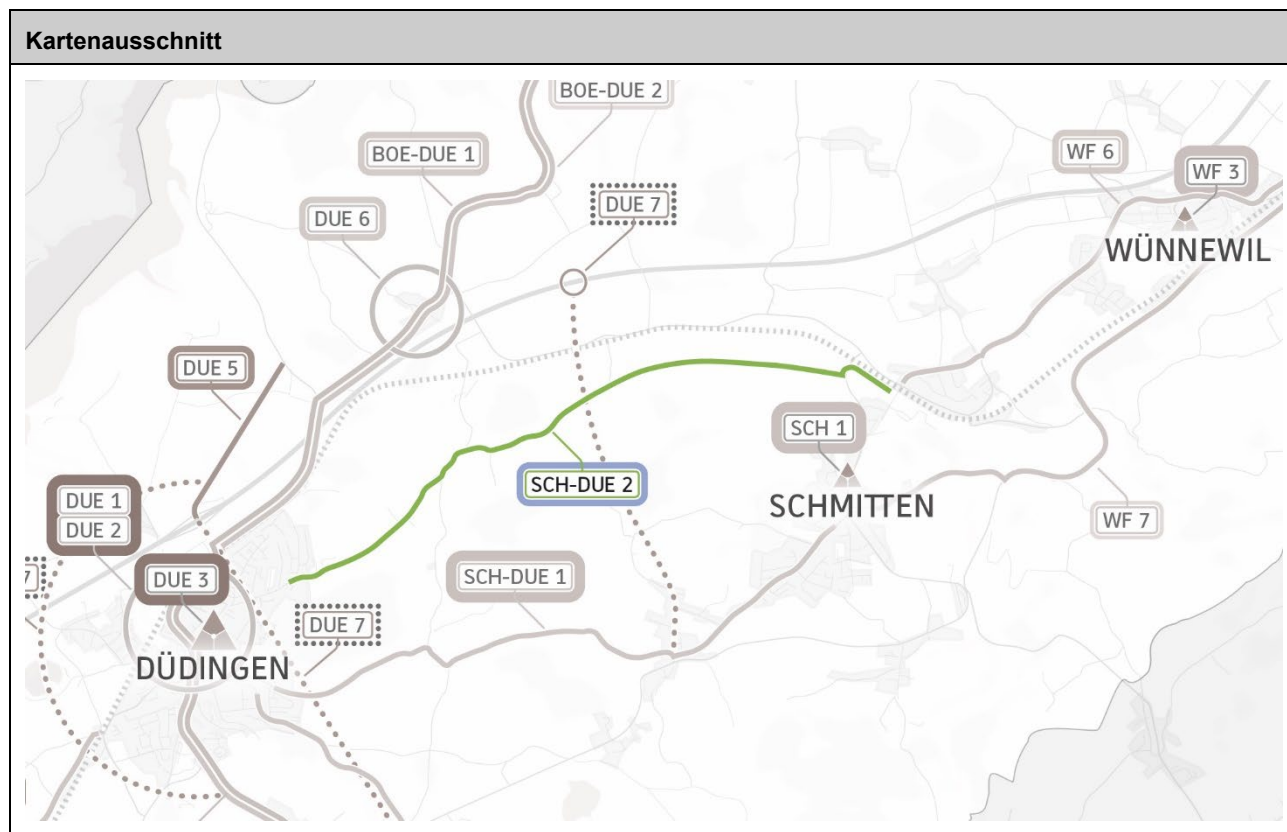
- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Velo (3260-1c; als alternative Routenführung aufgeführt)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen Schmitten Bahnhof und Düringen
Massnahmenbeschrieb Zwischen Düringen und Schmitten Bahnhof ist es wichtig, eine sichere und direkte Veloinfrastruktur anzubieten. Die Strecke verbindet nicht nur Schmitten mit Düringen sondern auch Wünnewil und Flamatt an Düringen und Freiburg. Die Verbindung über Galmis ermöglicht eine sehr direkte Verbindung zwischen dem südlichen Teil von Düringen und dem Bahnhof Schmitten. Die genaue Linienführung ist noch zu prüfen. Anzustreben wäre eine Führung möglichst abseits der MIV-Achse, welche von einem hohen Anteil an LKW befahren wird. Eine mögliche Wegführung wäre eine Verbindung über Frisenheit / Fillistorf, welche den Ausbau eines kurzen Wegabschnittes benötigen würde.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Düdingen und Schmitten	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Analyse Strassenzustand / Platzbedürfnisse – Wahl Wegführung – Infrastruktur für Velofahrende erstellen		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise



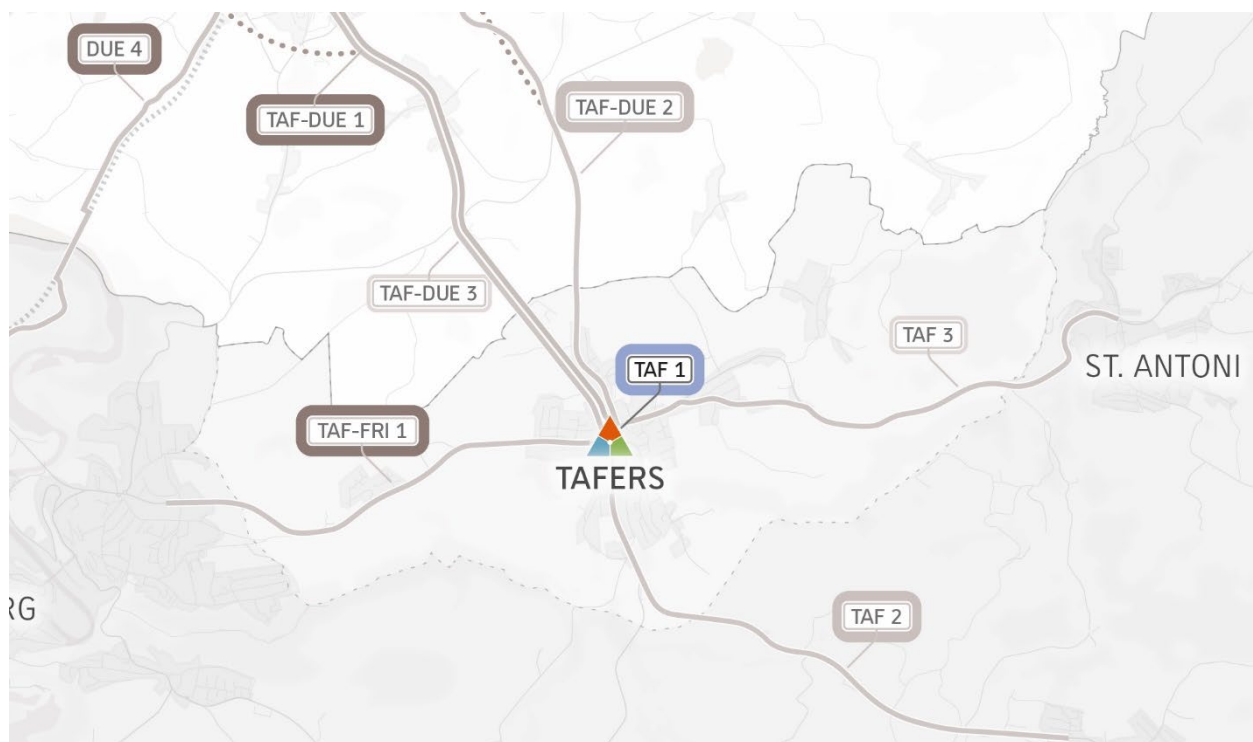
Massnahme TAF 1	Priorität B
Verkehr: Multimodale Drehscheibe Tafers	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Anlagen kombinierte Mobilität
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Neuer Bus-Umsteigepunkt in Tafers. Mit ergänzendem Angebot für alternative Mobilität und Bike+Ride.
Massnahmenbeschrieb Um die Pendler:innen aus der Gemeinde Tafers und dem mittleren/oberen Sensebezirk einen einfacheren Umstieg auf Bus (und Bahn) zu ermöglichen, soll in Tafers eine attraktive multimodale Verkehrsdrehscheibe entstehen. Nebst einem Bike+Ride Angebot soll zum Beispiel ein Park+Ride sowie Carsharing geprüft werden. Das Angebot soll zudem auch vom Freizeitverkehr Richtung oberer Sensebezirk genutzt werden können. Wenn der motorisierte Individualverkehr bereits in Tafers reduziert werden kann, werden dadurch die Ortsdurchfahrten entlastet, die heute schon stark belastet sind.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Tavers	Beteiligte Stellen: Region Sense, ÖV-Unternehmen

Umsetzung		
Vorgehen: – Ermittlung der Nachfrage / benötigten Angebote in Massnahme US1 – Auswahl möglicher Standort – Umsetzung multimodale Drehscheibe		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahme US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region (A) – Synergie mit Massnahmen US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk, US 3: Angebot von Carpooling-Parkplätzen		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme TAF 2	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Alterswil – Tafers	(Stand: April 2022)

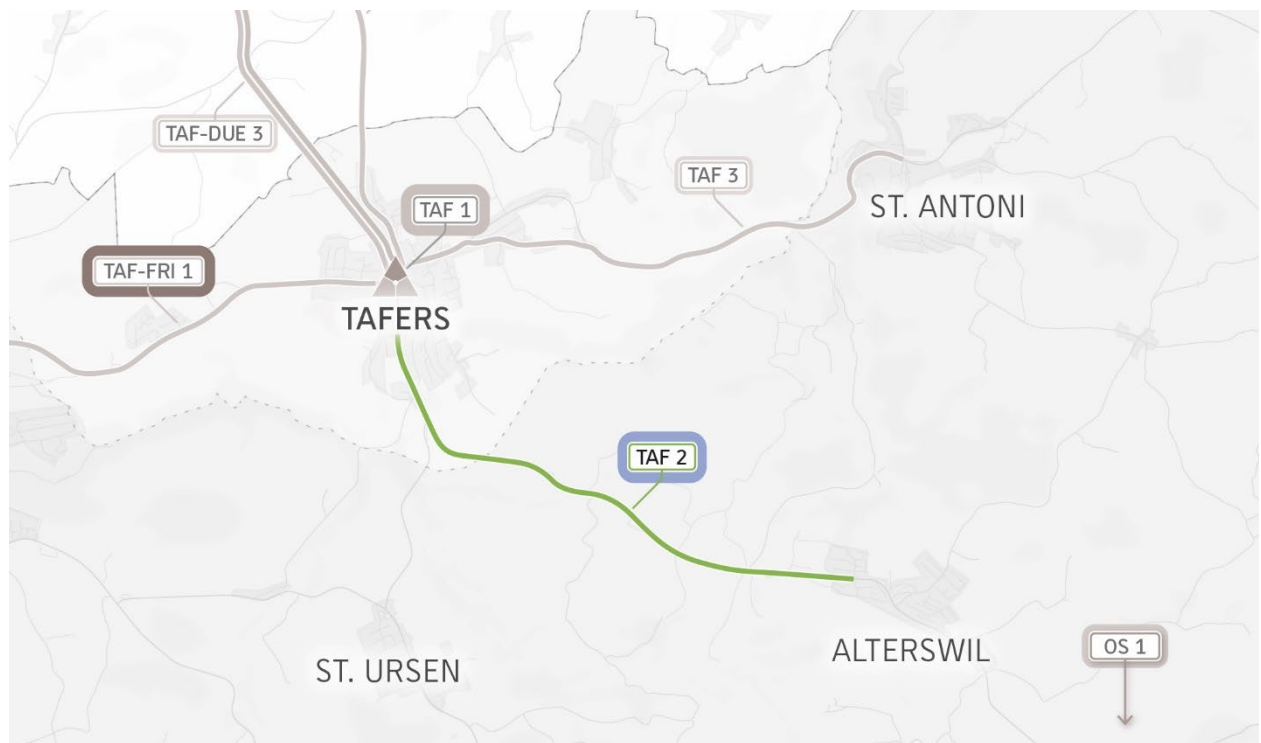
- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Veloverkehr (3000-3)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Attraktive, sichere und direkte Verbindung zwischen Alterswil und Tafers.
Massnahmenbeschrieb Die Schaffung einer durchgehenden und sicheren Veloinfrastruktur ab Tafers bindet auch den oberen Sensebezirk besser an den unteren Sensebezirk / Freiburg an. Aufgrund der bestehenden Topografie muss der Veloverkehr entlang der MIV-Hauptstrasse geführt werden. Ein Projekt wird zurzeit erarbeitet.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Tavers

Umsetzung		
Vorgehen: – Planung und Umsetzung gemäss laufendem Kantonsprojekt		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Synergien mit Massnahmen TAF 1: multimodale Drehscheibe Tafers, US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk		

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt

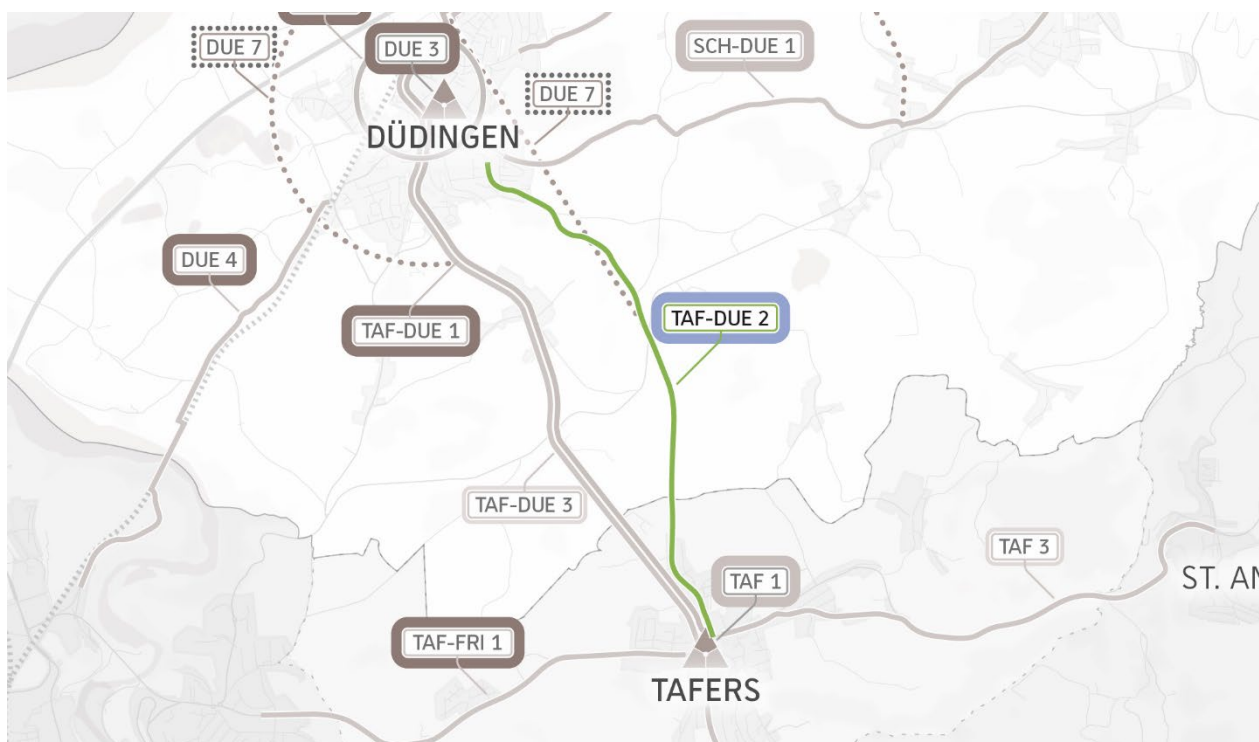
Massnahme TAF-DUE 2	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Tifers – Düringen Variante via Angstorf	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Tifers und Düringen abseits der Hauptstrasse.
Massnahmenbeschrieb Um den Veloverkehr sicher zwischen Düringen und Tifers verkehren zu lassen, muss die Infrastruktur verbessert werden. Dem Veloverkehr stehen zwei Varianten zur Verfügung: Entlang der Hauptstrasse oder auf den Parallelachsen. Der Sachplan Velo führt nur die Strecke auf der Kantonsstrasse auf. Da aber der Veloverkehr unterschiedliche Bedürfnisse und auch Sensitivitäten hat, wird empfohlen, für diese Strecke beide Wegführungen umzusetzen. Die Wegführung entlang der Hauptstrasse wird im Massnahmenblatt TAF-DUE 3 beschrieben. Die Wegführung auf den Nebenstrassen zwischen Tifers und Düringen über Angstorf ist heute schon durchgehend möglich, jedoch sind punktuelle Verbesserungen notwendig. Vor allem bei Strassenquerungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Veloführung zu legen. Zudem sind die Geschwindigkeiten der anderen Fahrzeuge sowie die Sichtverhältnisse auf der Strecke zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Tifers und Düringen	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung benötigte Massnahmen bei Strassenquerungen und Sichtweiten/Geschwindigkeiten MIV – Umsetzung Velostrecke inkl. entsprechender Ausschilderung		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – alternative Verbindung zu TAF-DUE 3: Veloverbindung Tifers – Düdingen via Mariahilf (AP4-Massnahme: 4M.06.09A)		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme UEB-BE 1	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Ueberstorf/Niedermettlen nach Bern	(Stand: April 2022)

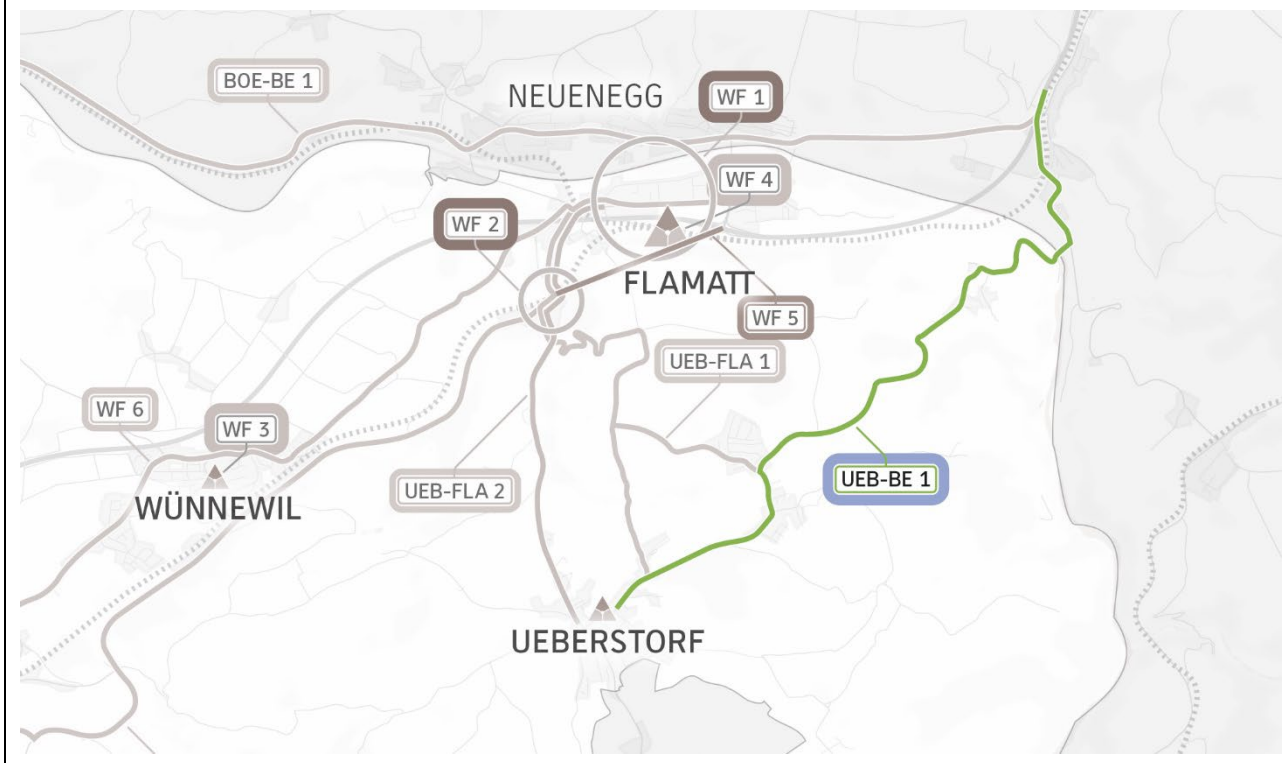
- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung Anschluss Ueberstorf an Bern für den Veloverkehr.
Massnahmenbeschrieb Für den Veloverkehr ist die Verbindung zwischen den Weilern aber auch nach Bern aktuell nicht attraktiv resp. sicher. Die Strecke über die Riedernbrücke ist durchgehend befahrbar und abseits der Hauptverkehrsachsen vom MIV. Jedoch ist die Strecke eng und es werden zum Teil hohe Geschwindigkeiten gefahren. Die Strecke soll für den Veloverkehr gesichert werden. Massnahmen zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten sowie zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr sollen geprüft und wo möglich umgesetzt werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Ueberstorf	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, Gemeinde Köniz

Umsetzung		
Vorgehen: – Festlegung der Linienführung, – Festlegung der notwendigen Massnahmen auf der Strecke		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt

Massnahme UEB-FLA 1	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Niedermettlen/Ueberstorf an Flamatt	(Stand: April 2022)

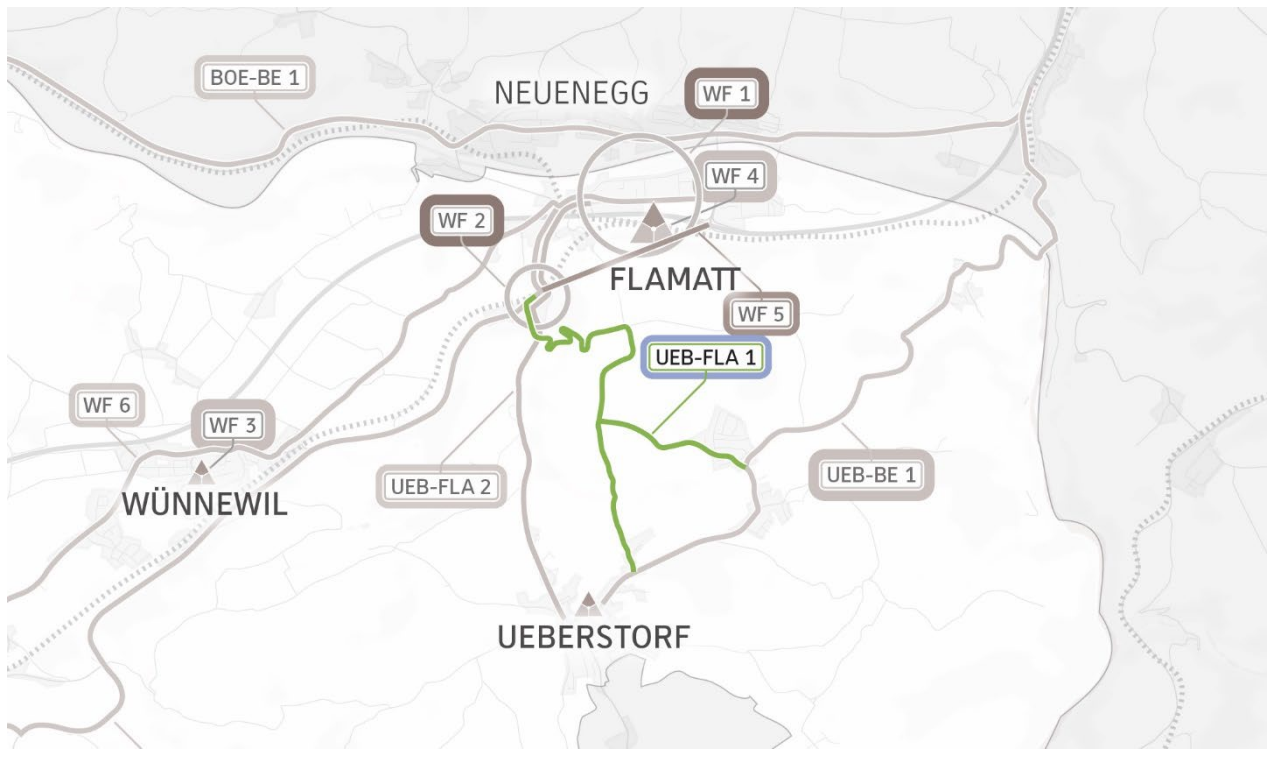
- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Velo 3230-1
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung Anschluss Ueberstorf/Niedermettlen an Flamatt für den Veloverkehr.
Massnahmenbeschrieb Für den Veloverkehr ist die Verbindung nach Flamatt aktuell nicht attraktiv resp. sicher. Gemäss Sachplan Veloverkehr werden Ausbauten entlang der Hauptstrasse zwischen Flamatt und Ueberstorf benötigt. Dies bedingt jedoch Massnahmen auf der gesamten Strecke, was mit grösserem Aufwand und topografischen Herausforderungen verbunden ist. Da die Verbindung über den Chrummatt-Tunnel führt, ist diese Massnahme mit der Massnahme WF 2 zu koordinieren. Zudem sollen alternative Wegführungen geprüft werden, welche in einem kurzfristigeren Horizont umgesetzt werden (z. B. über Grossried) und zudem den Bedürfnissen der unsicheren Velofahrenden nach einer Führung abseits vom MIV mehr entsprechen könnten. Eine Verbindung über Grossried und Flamattrain ist topografisch nicht umsetzbar, weshalb die Velofahrenden nach Grossried wieder auf die Flamattstrasse zurückgeführt werden und den Chrummatt-Tunnel passieren müssen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Ueberstorf, Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Umsetzung		
Vorgehen: – Festlegung der Linienführung resp. Linienführungen – Festlegung Etappierung sowie Velomassnahmen auf der Strecke / den Strecken		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Kartenausschnitt

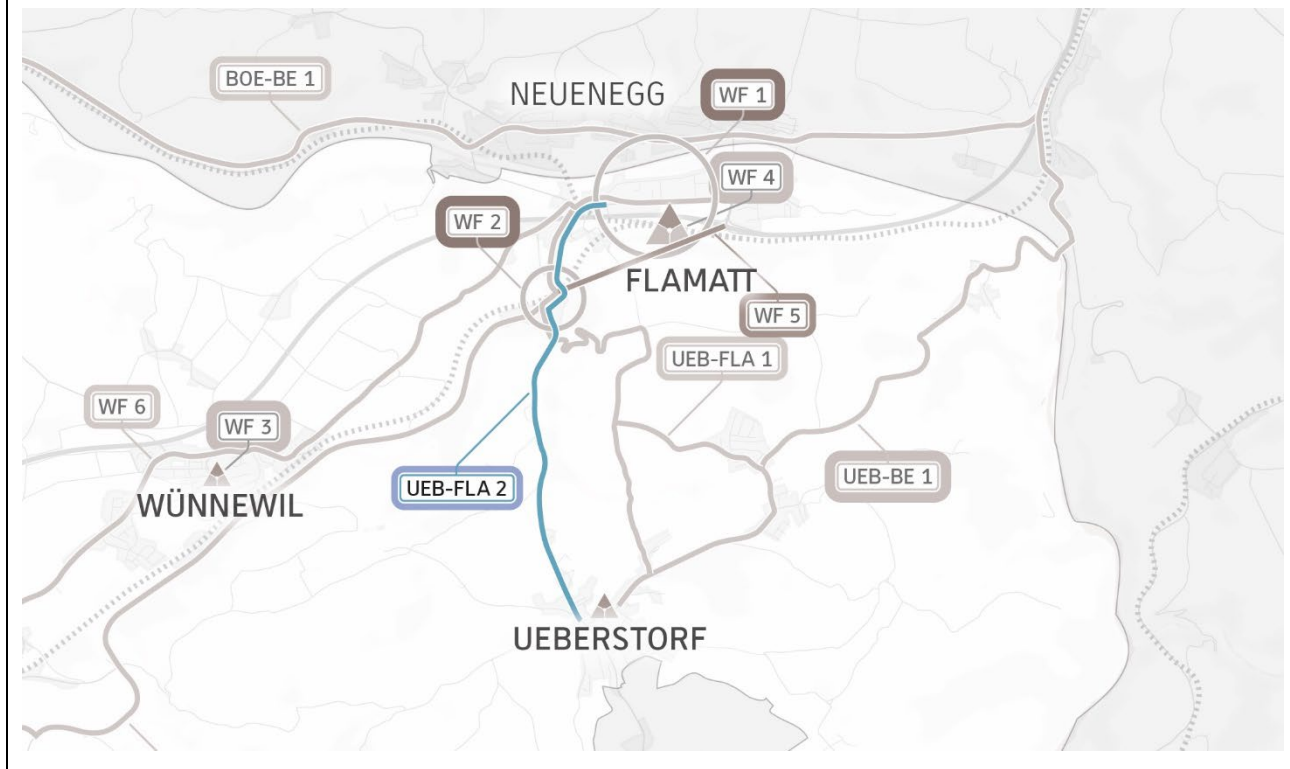
Massnahme UEB-FLA 2	Priorität B
Verkehr: Verbesserung Busangebot Flamatt – Ueberstorf / Niedermettlen	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Verbesserung des Anschlusses an Ueberstorf und im spezifischen des Weilers Niedermettlen an das übergeordnete ÖV-Netz
Massnahmenbeschrieb Die Gemeinde Ueberstorf besteht aus verschiedenen Ortsteilen, unter anderem Niedermettlen, die aufgrund der Lage, der bestehenden Fahrpläne und den zu gewährleistenden Anschlüssen nur in einer Richtung bedient werden können. Somit verlängert sich die Fahrzeit Richtung Flamatt gegenüber der Fahrzeit von Flamatt herkommend merklich. Um die Attraktivität des ÖV und die Regionalverkehrs-Anschlüsse in beide Richtungen (Flamatt/Bern) zu verbessern, braucht es eine Anpassung des Angebotes. Zudem sind die aktuellen Fahrpläne auf die Spitzenzeiten fokussiert und decken dadurch Bedürfnisse in den Rand- und Zwischenzeiten nicht ab. Verschiedene Möglichkeiten können für die Verbesserung des Angebotes geprüft werden, wie zum Beispiel ein Angebot nach Verlangen (mit bestehendem oder angepasstem Busangebot). Eine längerfristige Überprüfung des Angebotes in Zusammenhang mit US 1 könnte für Ueberstorf eine zielführende Lösung sein.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Region Sense, Ueberstorf

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung möglicher Varianten für ein verbessertes Angebot für Weiler in Zusammenhang mit Bedarf (Hauptwunschverbindungen, Zeitspanne und Potenzial) – Festlegung der Linienführung resp. des möglichen angepassten Angebots durch Kanton		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahme US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme US 3	Priorität B
Verkehr: Angebot von Carpooling-Parkplätzen	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Prüfung eines Angebotes für Carpooling-Anlagen im unteren Sensebezirk, um eine Reduktion der MIV-Fahrten zu erreichen.
Massnahmenbeschrieb Viele Pendlerwege aber auch Freizeitwege werden durch eine Person in einem privaten Fahrzeug zurückgelegt. Würden die Fahrten gebündelt, könnten die Belastungen auf den Strassen und die Nachfrage an Parkplätzen an den Zielorten reduziert und allenfalls auch die Ortsdurchfahrten entlastet werden. Dazu können sogenannte «Carpooling»-Parkplätze angeboten werden. Die Fahrgemeinschaften (2 oder mehr Personen) treffen sich bei diesen Parkplätzen und fahren mit einem Fahrzeug gemeinsam weiter. Die Lage und die Dimension solcher Parkplätze ist von den bestehenden Siedlungsstrukturen und der ÖV-Infrastruktur abhängig: Das Angebot soll dann eingesetzt werden, wenn es nicht den ÖV konkurrenziert. Zudem braucht es genug potenzielle Nutzende, welche die gleichen Wegbeziehungen zurücklegen. Laufende Studien haben ergeben, dass sich das Angebot mehrheitlich für den Freizeit- und Arbeitsverkehr eignet. Die gemeinsam zurückgelegte Strecke muss eine Mindestdauer/-länge aufweisen, welche finanziell und/oder organisatorisch rentabel ist. Für den unteren (sowie mittleren und oberen) Sensebezirk ist zu prüfen, welche Standorte sich zur Bündelung des Pendel- und Freizeitverkehrs eignen. An diesen Standorten soll ein Angebot mit geringem Ausbaustandard geschaffen werden. Für den Fall, dass sich der Bedarf im Betrieb grösser als angenommen herausstellt, sind die Optionen zum Ausbau des Angebots zu sichern.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region Sense	Beteiligte Stellen: Gemeinden

Umsetzung		
Vorgehen: – Klärung möglicher Angebote und Standorte für (untere) Sense-Gebiet – Pilotbetrieb		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)**Bemerkungen und Hinweise**

Aktuell läuft die Erarbeitung einer Studie zum Thema Carpooling im Auftrag des ASTRA. Die Resultate dieser Studie sollen für die weiteren Überlegungen im unteren Sensebezirk beigezogen werden. Ebenfalls bestehen im Kanton Freiburg bereits Carpooling-Plätze, welche genutzt werden.

Der Kanton verfügt bereits über Erfahrungen mit Carpooling-Standorten. In der Region soll daher der Austausch mit dem Kanton gesucht werden, um von den Erfahrungen zu profitieren.

Massnahme US 4	Priorität B
Verkehr: Mobilitätsmanagement in Unternehmen	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Das Verkehrsaufkommen von ansässigen Firmen im unteren Sensebezirk soll auf umweltfreundliche Mobilität gelenkt werden.
Massnahmenbeschrieb Firmen und insbesondere grosse Arbeitgeber:innen des unteren Sensebezirks generieren einen nicht vernachlässigbaren Anteil des Verkehrs. Um Anreize zu schaffen, die Pendelmobilität umzudenken, müssen Massnahmen an den Quell- und Zielorten des Verkehrs getroffen werden. Somit können die Arbeitgeber:innen des unteren Sensebezirks einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation leisten und ihre Arbeitnehmenden dabei unterstützen, ihre Mobilität zu hinterfragen und wo möglich auf umweltfreundlichere Alternativen umzusteigen. Dabei können sowohl Fördermassnahmen wie auch Restriktionen eingeführt werden, wie Vergütung von ÖV-Abos, Angebote von E-Bikes für die Mitarbeitenden oder aber die Einführung einer Parkplatzordnung mit Vergabekriterien und Parkplatzgebühren. Die Region und die Gemeinden sollen, gestützt auf die Grundlagen von Kanton und Agglo Freiburg, die ansässigen Firmen unterstützen resp. dabei begleiten, ein Mobilitätsmanagementkonzept für ihre Unternehmen zu erstellen und wenn möglich auch Anreize schaffen, damit diese auch umgesetzt werden. Diese Anreize können sowohl auf planrechtlichen Grundlagen basieren (verschärfte Bedingungen für Baubewilligungen) oder finanzieller Natur mit Unterstützung von Massnahmen durch die Gemeinde (z. B. Verbesserung der Veloinfrastruktur in unmittelbarer Nähe der Firma oder finanzielle Unterstützung beim Bau von Veloabstellplätzen).

Zuständigkeiten	
Federführung: Region Sense	Beteiligte Stellen: Gemeinden, Agglomeration Freiburg

Umsetzung		
Vorgehen: – Abklärung der verschiedenen Möglichkeiten, wie Region und Gemeinden die Unternehmen dabei unterstützen können, ein Mobilitätsmanagement zu erstellen und umzusetzen (mögliche Zusammenarbeiten, Partnerschaften) – Klärung juristischer Fragen bezüglich möglicher Unterstützungen (finanzielle Unterstützungen, Fragen von Zuständigkeiten und Verantwortungen) – Erstellung eines Beratungsangebots für Firmen in Zusammenarbeit mit EnergieSchweiz für Gemeinde		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk (Synergie mit neuen ÖV-Modellen)

Bemerkungen und Hinweise

Massnahme WF 3	Priorität B
Verkehr: Multimodale Drehscheibe Wünnewil	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Anlagen kombinierte Mobilität
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den Zug und den Bus in Wünnewil. Insbesondere soll dadurch das Potenzial für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgeschöpft werden.
Massnahmenbeschrieb Um den Bahnhof besser ans Dorf anzubinden und das Mobilitätsangebot zu verbessern, soll am Bahnhof Wünnewil eine multimodale Verkehrsdrehscheibe entstehen. Laut dem Sachplan Anlagen kombinierte Mobilität sollen an diesem Standort zusätzlich ca. 20 Parkfelder für P+R entstehen. Zudem sollen zusätzliche Veloparkfelder angeboten werden. Aufgrund der topografischen Lage des Bahnhofs sind weitere MIV-Parkfelder jedoch schwierig realisierbar. Das Parkierungsangebot für den Veloverkehr soll ausgebaut und modernisiert werden, um den neuen Ansprüchen zu entsprechen (ggf. mit regionalem Sharing-Angebot). Zudem soll ein Carsharing-Angebot ergänzt werden. Alternative Mobilitätsformen sollen in der Region gefördert und die multimodalen Verkehrsdrehscheiben miteinander verbunden werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Beteiligte Stellen: Region Sense, Agglomeration Bern (RKBM), Kanton Freiburg, ÖV-Unternehmen

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung des multimodalen Angebotes für die Region (Massnahme US 1) – Planung multimodale Verkehrsdrehscheibe Wünnewil		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region (A)		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

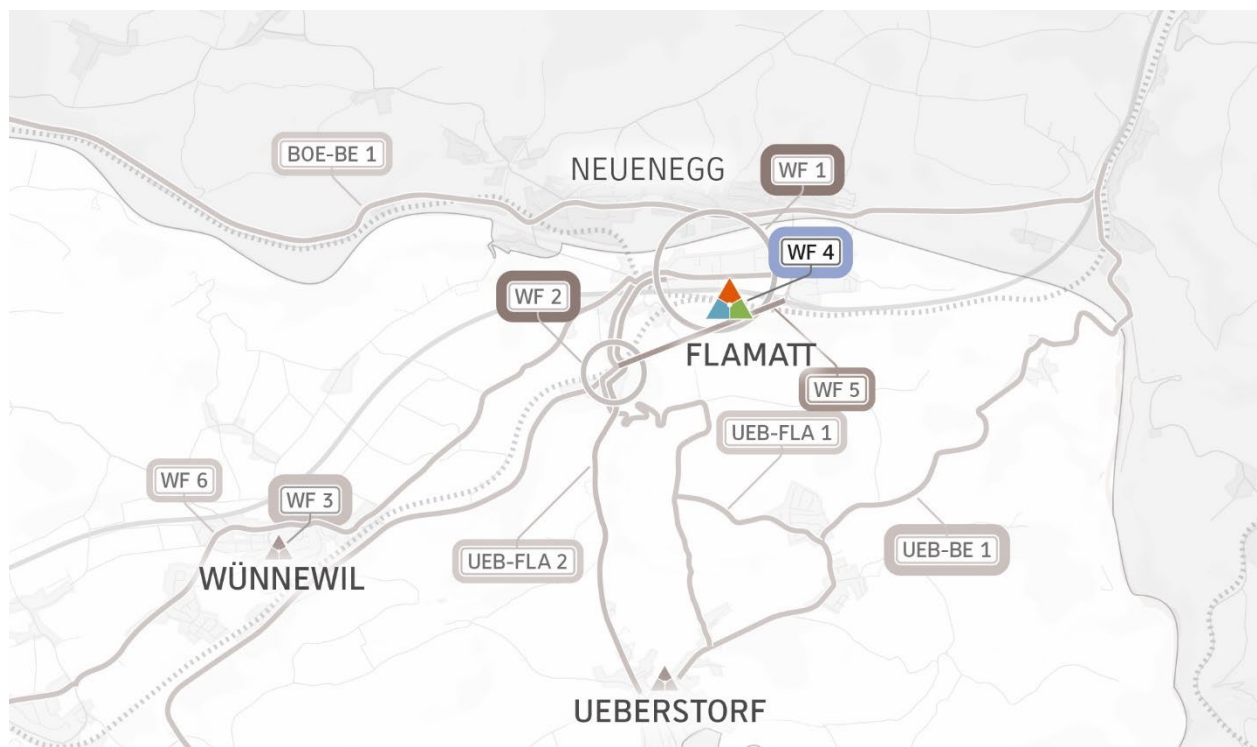
Massnahme WF 4	Priorität B
Verkehr: Multimodale Drehscheibe Flamatt	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Anlagen kombinierte Mobilität
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den Zug und den Bus in Flamatt. Insbesondere soll dadurch das Potenzial für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgeschöpft werden.
Massnahmenbeschrieb Um den Bahnhof besser ans Dorf anzubinden und das Mobilitätsangebot zu verbessern, soll am Bahnhof Flamatt eine multimodale Verkehrsdrehscheibe entstehen. Laut dem Sachplan Anlagen kombinierte Mobilität sollen an diesem Standort ca. 10 zusätzliche Parkfelder für P+R entstehen. Aufgrund der topografischen Lage des Bahnhofs sind zusätzliche MIV-Parkfelder jedoch schwierig realisierbar. Die Anzahl der P+R-Angebote soll deshalb zuerst in einer regionalen Sicht überprüft werden, zudem sollen alternative Mobilitätsformen in der Region gefördert und die multimodalen Verkehrsdrehscheiben miteinander verbunden werden (US 1). Das Parkierungsangebot für den Veloverkehr soll verbessert werden, um den neuen Ansprüchen zu entsprechen (ggf. mit regionalem Sharing-Angebot). Zudem soll ebenfalls ein Carsharing-Angebot ergänzt werden. Gemäss Sachplan Anlagen kombinierte Mobilität ist dieser Standort diesbezüglich zu verbessern.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Beteiligte Stellen: Region Sense, Agglomeration Bern (RKBM), Kanton Freiburg, ÖV-Unternehmen

Umsetzung		
Vorgehen: – Prüfung des multimodalen Angebotes für die Region (Massnahme US 1) – Planung multimodale Drehscheibe Flamatt		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) – Massnahmen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region (A)		

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme WF 6	Priorität B
Verkehr: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen)	(Stand: April 2022)

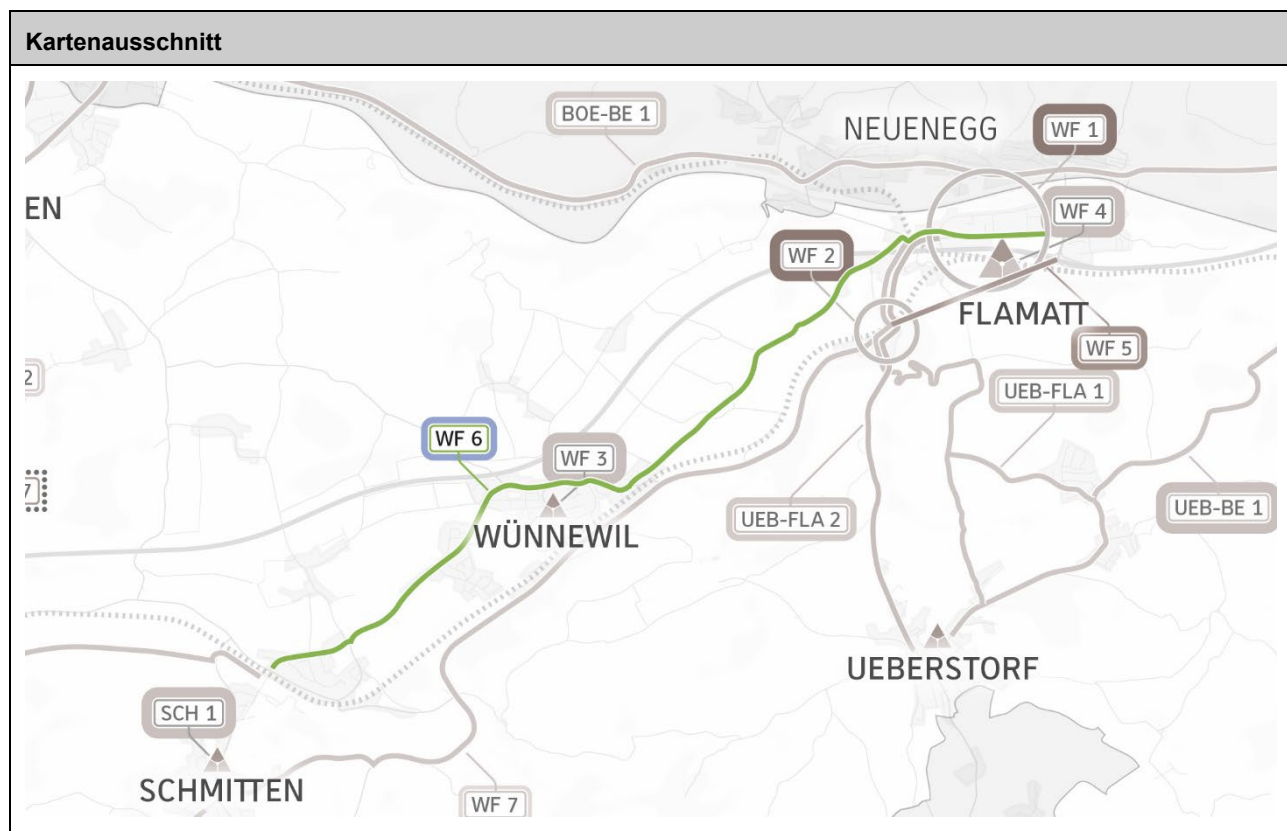
- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Sichere, direkte und attraktive Veloverbindung zwischen Schmitten, Wünnewil und Flamatt
Massnahmenbeschrieb Zwischen Schmitten, Wünnewil und Flamatt ist es wichtig, eine sichere und direkte Veloinfrastruktur anzubieten, um den Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsmittel umzulagern. Die Verbindung über Balsigen ermöglicht eine direkte Verbindung vom Schmitten Dorf bis Flamatt abseits der Hauptstrasse. Ebenfalls muss dadurch nicht der Tunnel bei Chrummatt passiert werden. Die Strecke ist schon heute durchgehend befahrbar. Um sie jedoch für den Veloverkehr attraktiv und sicher zu gestalten, sind punktuelle Massnahmen zu prüfen. Dabei sind vor allem Vortritts-Klärungen bei Strassenquerungen, Sichtweiten und Geschwindigkeiten der motorisierten Fahrzeuge zu studieren.

Zuständigkeiten		
<table> <tr> <td> Federführung: Gemeinde Wünnewil-Flamatt </td> <td> Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, Agglomeration Bern (RKBM) </td> </tr> </table>	Federführung: Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, Agglomeration Bern (RKBM)
Federführung: Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, Agglomeration Bern (RKBM)	

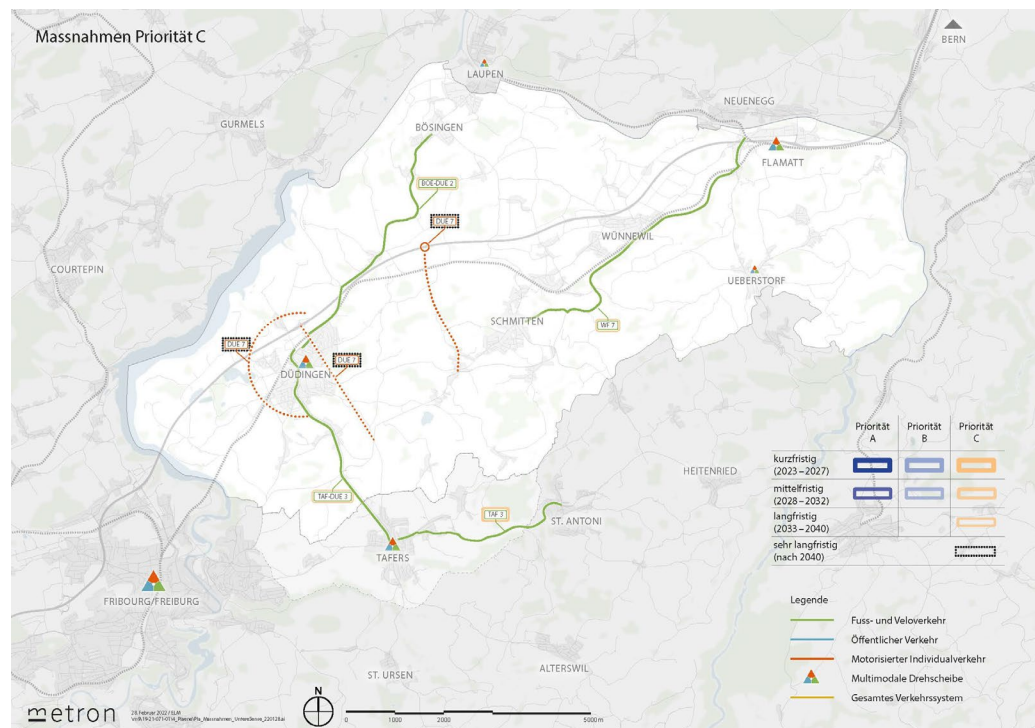
Umsetzung			
Vorgehen: – Prüfung Linienführung Verbindung – Planung und Umsetzung notwendiger Massnahmen			
<table> <tr> <td> Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C» </td> <td> Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe </td> <td> Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe </td> </tr> </table>	Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Priorität: ☐ Hoch «A» ☒ Mittel «B» ☐ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☒ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)			

Bemerkungen und Hinweise



7.4 Massnahmenpaket Priorität C

Massnahme	Name	Federführung	Seite
BOE-DUE 2	Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen – Düdingen	Kanton Freiburg	88
DUE 7	Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)	Kanton Freiburg	90
TAF 3	Veloverbindung Tafers – St. Antoni	Kanton Freiburg	92
TAF-DUE 3	Veloverbindung Tafers – Düdingen via Mariahilf	Kanton Freiburg	94
WF 7	Veloverbindung Flamatt – Wünnewil – Schmitten über Mühletal	Kanton Freiburg	96



Massnahme BOE-DUE 2	Priorität C
Verkehr: Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen – Düdingen	(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Veloverkehr (3220-1c)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

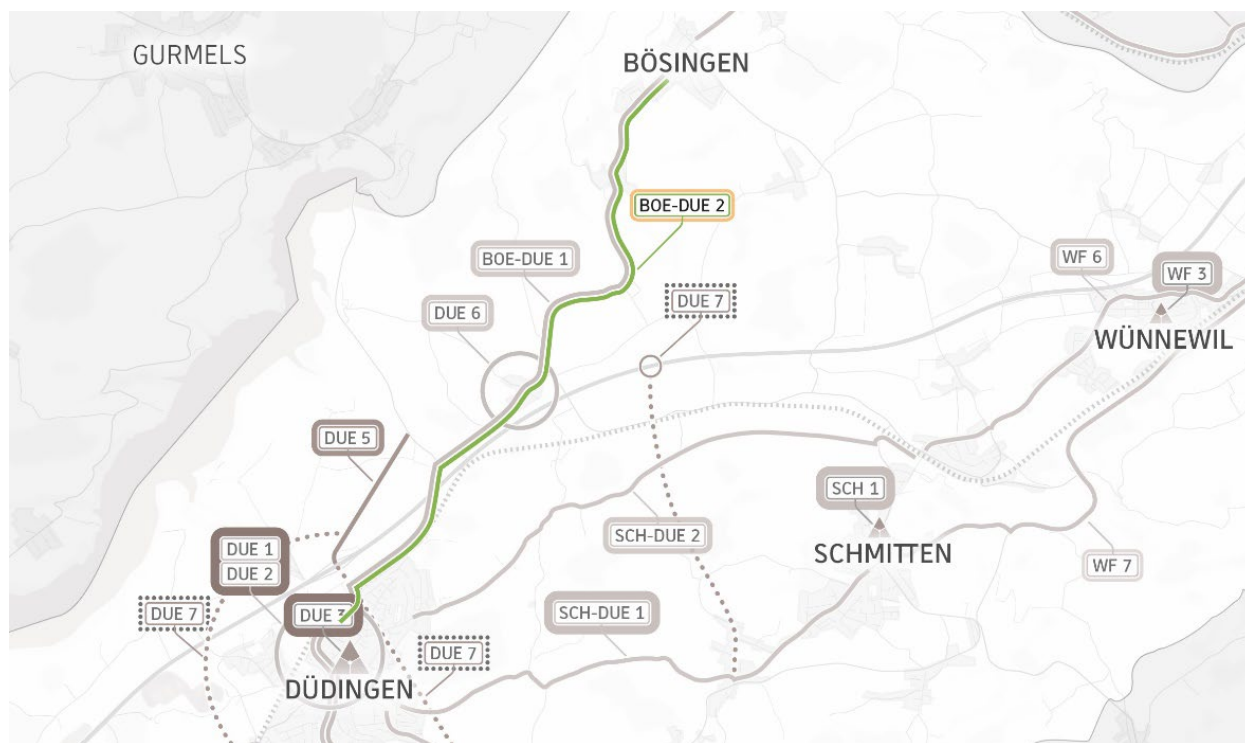
Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Direkte und sichere Verbindung zwischen Düdingen und Bösinggen für die schnellen Velofahrenden auf / entlang der MIV-Hauptstrasse.
Massnahmenbeschreibung Zwischen Düdingen und Bösinggen kann der Veloverkehr heute über MIV-Nebenstrassen verkehren. Die Hauptachse zwischen den beiden Ortschaften wurde bei der letzten Sanierung (2015) bewusst nur für den motorisierten Verkehr saniert. Die heute angebotene Veloverbindung über Fendringen hat den Vorteil, dass die Velofahrenden abseits des motorisierten Verkehrs geführt werden, topographisch sind beide Strecken ähnlich. Der Nachteil ist jedoch, dass die Strecke nicht der Wunschlinie für den schnellen/direkten Veloverkehr entspricht und auch nicht instinktiv gefahren werden kann. Die Massnahme sieht den Ausbau der Strasse mit Infrastruktur für den Veloverkehr vor, um eine direkte Verbindung entlang der MIV-Hauptachse zu gewährleisten. Die heute bestehende Alternative ist zweckdienlich, somit ist diese Massnahme, falls möglich, nicht als Einzelvorhaben, sondern im Rahmen der nächsten Strassenreparatur/Sanierung anzugehen. Diese Möglichkeit soll geprüft werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinden Düdingen und Bösinggen

Umsetzung		
Vorgehen: – Planung Velomassnahmen im Rahmen nächster Strassenarbeiten an		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☒ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☒ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☒ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise

Gemäss Sachplan Velo verläuft die Veloverbindung Bösinggen – Dürdingen auf der Alternativroute über Fendringen (Kategorie A1: Kein velospezifischer Massnahmenbedarf mit Ausnahme spezifischer lokaler Bedürfnisse). Diese Route nutzt jedoch Nebenstrassen, die indirekter und auf Teilabschnitten unbefestigt sind.

Kartenausschnitt

Massnahme DUE 7	Priorität C
Verkehr: Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)	(Stand: April 2022)

- ☐ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil...
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

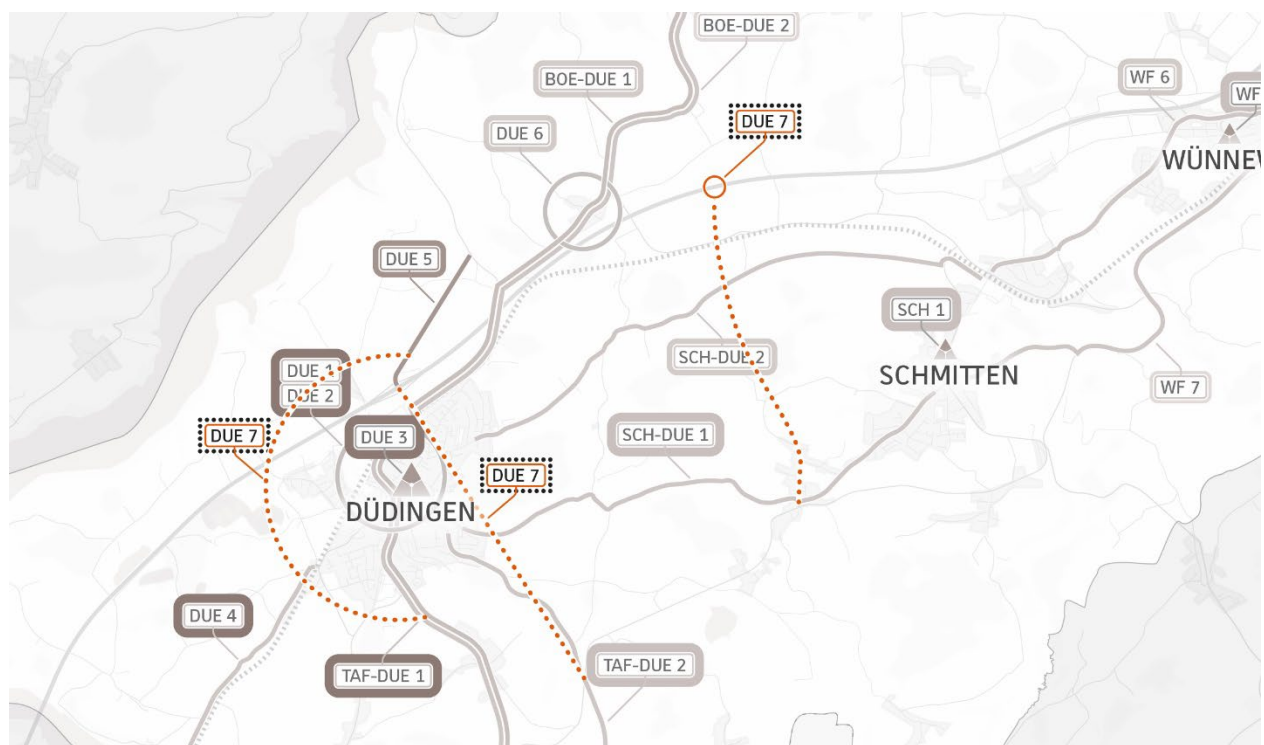
Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Entlastung der Ortsdurchfahrt Düdingen
Massnahmenbeschreibung Falls die prekäre Lage in Düdingen mit den geplanten Massnahmen nicht behoben werden kann, benötigt es eine Rückfallebene. Zum heutigen Zeitpunkt liegen drei Optionen vor, welche jedoch unterschiedliche Vertiefungsstände und Machbarkeiten haben: Umfahrung: Bau einer Umfahrungsstrasse über den Rächholderberg; bestehendes Projekt vorhanden. Verbrauch von Fruchtfolgeflächen sowie Verhältnismässigkeit werden kritisch hinterfragt. Tunnel: Bau eines Tunnels ab Kreisel Autobahnausfahrt Richtung Angstorf. Zu dieser Variante bestehen keine Machbarkeitsstudien oder Ähnliches. Machbarkeit sowie Kosten-/Nutzen-Verhältnis müsste geprüft werden. Neuer Autobahnanschluss: Bau eines neuen Autobahnanschlusses bei Fillistorf inkl. dazu führende Verbindungsstrassen. Bestehende Anschlüsse würden bestehen bleiben (aufgrund Entwicklungsschwerpunkt usw.); eine Machbarkeitsprüfung für Anschluss liegt vor. Verlagerungseffekt auf sekundäre Strassen, Entlastungseffekt auf Düdingen und Verhältnismässigkeit des zusätzlichen Kapazitätsausbaus sind zu klären. Um zu entscheiden, welches der drei Projekte als Rückfallebene beibehalten werden soll, soll in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsprüfung für die Tunnelvariante ausgearbeitet werden. Basierend auf den Resultaten dieser Studie sollte entschieden werden können, welche Massnahme das beste Kosten-Nutzen-Machbarkeitsverhältnis hat.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Region Sense und betroffene Gemeinden

Umsetzung		
Vorgehen: – Machbarkeitsprüfung Tunnel-Variante – Prüfung Kosten-Nutzen-Machbarkeitsverhältnis der drei Optionen / Wahl der Option als Rückfallebene – Definition Kriterien, wann Rückfallebene eingesetzt werden soll und Prüfung / Planung der notwendigen vorangehenden Planungs- und Bewilligungsschritten.		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☒ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☒ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☐ Langfristig (ab 2033) ☒ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Massnahmen DUE 1: Valtraloc Ortsdurchfahrt Dürdingen, DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Dürdingen und DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnezbringer Süd) (A)

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme TAF 3**Priorität C****Verkehr: Veloverbindung St. Antoni – Tafers**

(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Veloverkehr (3200-1)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Sichere, attraktive und direkte Veloverbindung zwischen Tafers und St. Antoni.

Massnahmenbeschreibung

Mit dem Ausbau der Strasse zwischen Tafers und St. Antoni wird die Möglichkeit geschaffen, gemeindeinterne Wegstrecken aber auch die Strecke von Heitenried (Schwarzenburg) nach Freiburg mit dem Velo zurückzulegen. Die Strecke verfügt über keine Alternative, eine sichere Infrastruktur entlang der MIV-Hauptstrasse wird somit benötigt. Das Konzept zur Umsetzung (Velostreifen beidseits der Strasse oder separater Velowege) soll in einer Vorstudie erstellt werden. Um das Nutzungspotenzial dieser Massnahme auszuschöpfen, werden sowohl gute Veloinfrastrukturen auf den übrigen Streckenabschnitten (TAF-FRI 1) wie auch gute Veloabstellplätze bei den Umsteigepunkten für eine Weiterführung der Wegstrecke per ÖV benötigt.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Freiburg

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Tafers

Umsetzung**Vorgehen:**

- Bestandesaufnahme Ist-Situation
- Entwicklung Velomassnahmen für den Abschnitt

Priorität:

- ☐ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☒ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

- ☐ Kurzfristig (2023-2027)
- ☒ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ Kurzfristig (2023-2027)
- ☒ Mittelfristig (2028-2032)
- ☐ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

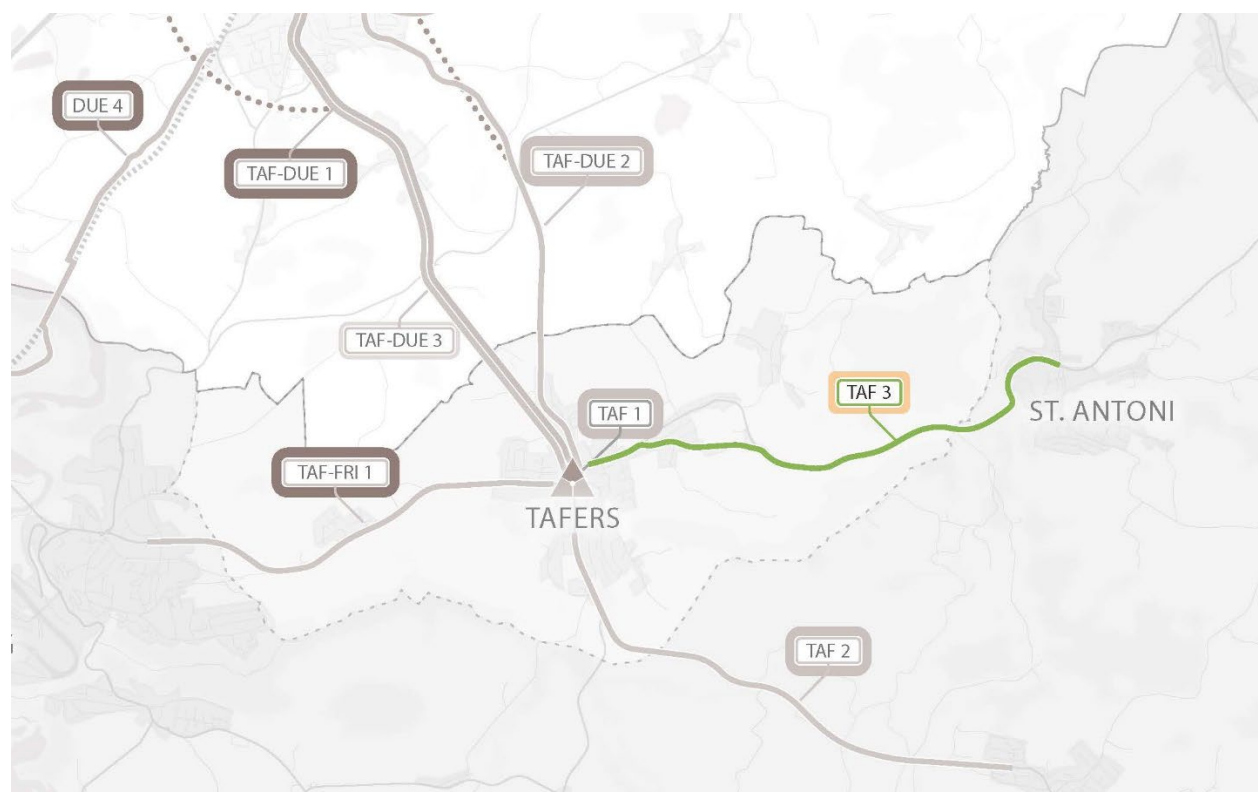
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Synergien mit den Massnahmen TAF 2: Veloverbindung Alterswil – Tafers, US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk und TAF-FRI 1: Veloverbindung Tafers – Freiburg

Bemerkungen und Hinweise

Es ist vorgesehen, 2022/23 eine Vorstudie zu lancieren.

Kartenausschnitt



Massnahme TAF-DUE 3**Priorität C****Verkehr: Veloverbindung Tafers – Düringen Variante via Mariahilf**

(Stand: April 2022)

- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms (4M.06.09A) und des Sachplans Velo (3000-3b)
- ☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- ☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung**Zielsetzung**

Attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Tafers und Düringen auf bzw. entlang der Hauptstrasse

Massnahmenbeschreibung

Um den Veloverkehr sicher zwischen Düringen und Tafers verkehren zu lassen, muss die Infrastruktur verbessert werden. Dem Veloverkehr stehen zwei Optionen zur Verfügung: Entlang der Hauptstrasse oder auf den Parallelachsen. Der Sachplan Velo führt nur die Strecke auf der Kantonsstrasse auf. Da aber der Veloverkehr unterschiedliche Bedürfnisse und auch Sensitivitäten hat, wird empfohlen, für diese Strecke beide Wegführungen umzusetzen. Die Wegführung abseits der Hauptstrasse wird im Massnahmenblatt TAF-DUE 2 beschrieben.

Die Wegführung entlang der Hauptstrasse ist direkter. Aufgrund der Verkehrsdichte (vor allem zu Stosszeiten) und des Befahrens durch Busse und Lastwagen, müssen entweder grosszügige Veloinfrastrukturen geplant oder bewusst darauf verzichtet werden, die Führung für alle Velofahrenden attraktiv gestalten zu können. Aufgrund der parallel geführten Route über weniger befahrene Strassen (TAF-DUE 2), liegt dies im Ermessen des Kantons. Eine Vorstudie soll diese Wegführung prüfen. Je nach Buspriorisierungs- und MIV-Dosierungsmassnahmen bei der Einfahrt Düringen (DUE 2), ist eine Kombination möglich und somit ein Teil dieser Massnahme bereits umzusetzen, z. B. falls für die Buspriorisierung eine Busspur gebaut wird, soll der Veloverkehr beim Projekt mitberücksichtigt werden.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Freiburg

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Tafers und Düringen, Agglomeration

Umsetzung**Vorgehen:**

- Vorstudie zur Wegführung und Infrastruktur.
- Kombination mit DUE 2 zu prüfen und ggf. Teil der Massnahme vorzeitig umzusetzen

Priorität:

- ☐ Hoch «A»
- ☐ Mittel «B»
- ☒ Niedrig «C»

Zeithorizont Planung:

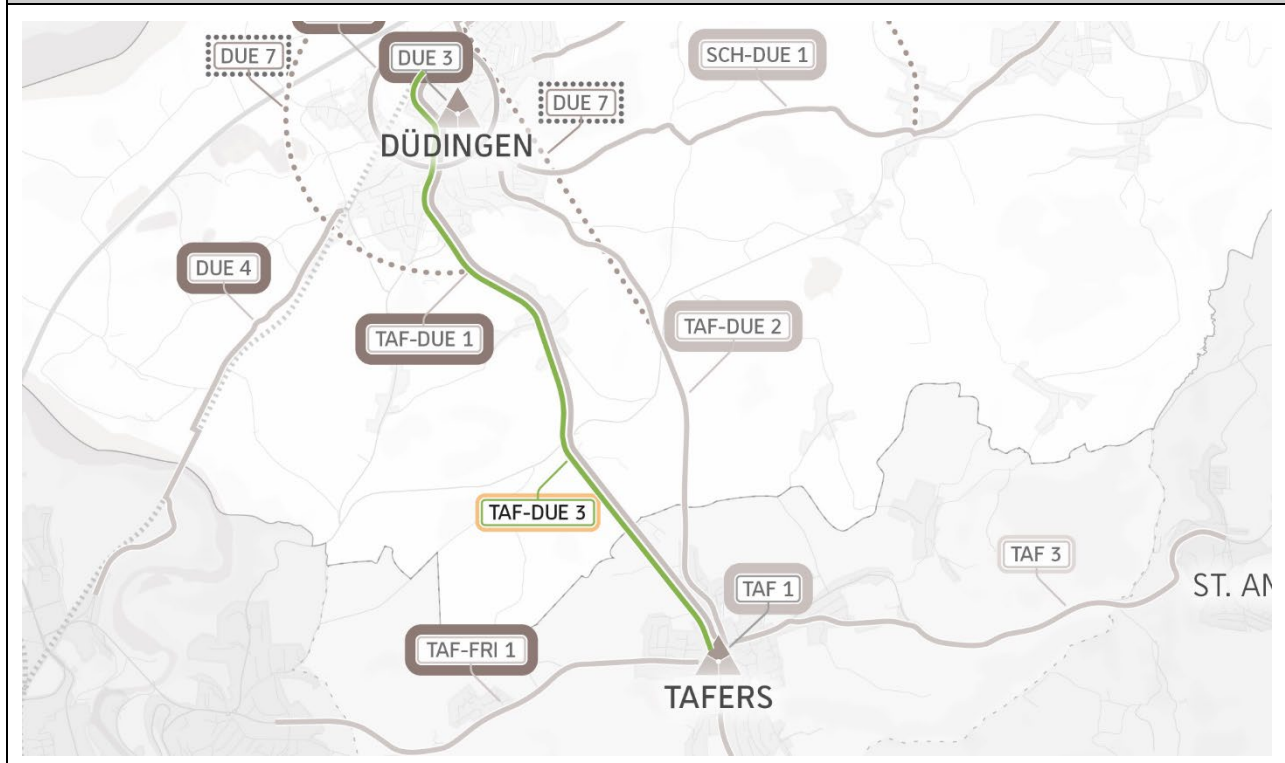
- ☐ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☒ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Zeithorizont Umsetzung:

- ☐ Kurzfristig (2023-2027)
- ☐ Mittelfristig (2028-2032)
- ☒ Langfristig (ab 2033)
- ☐ Langfristig (nach 2040)
- ☐ Daueraufgabe

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen

Bemerkungen und Hinweise**Kartenausschnitt**

Massnahme WF 7	Priorität C
Verkehr: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil – Schmitten über Mühletal	(Stand: April 2022)

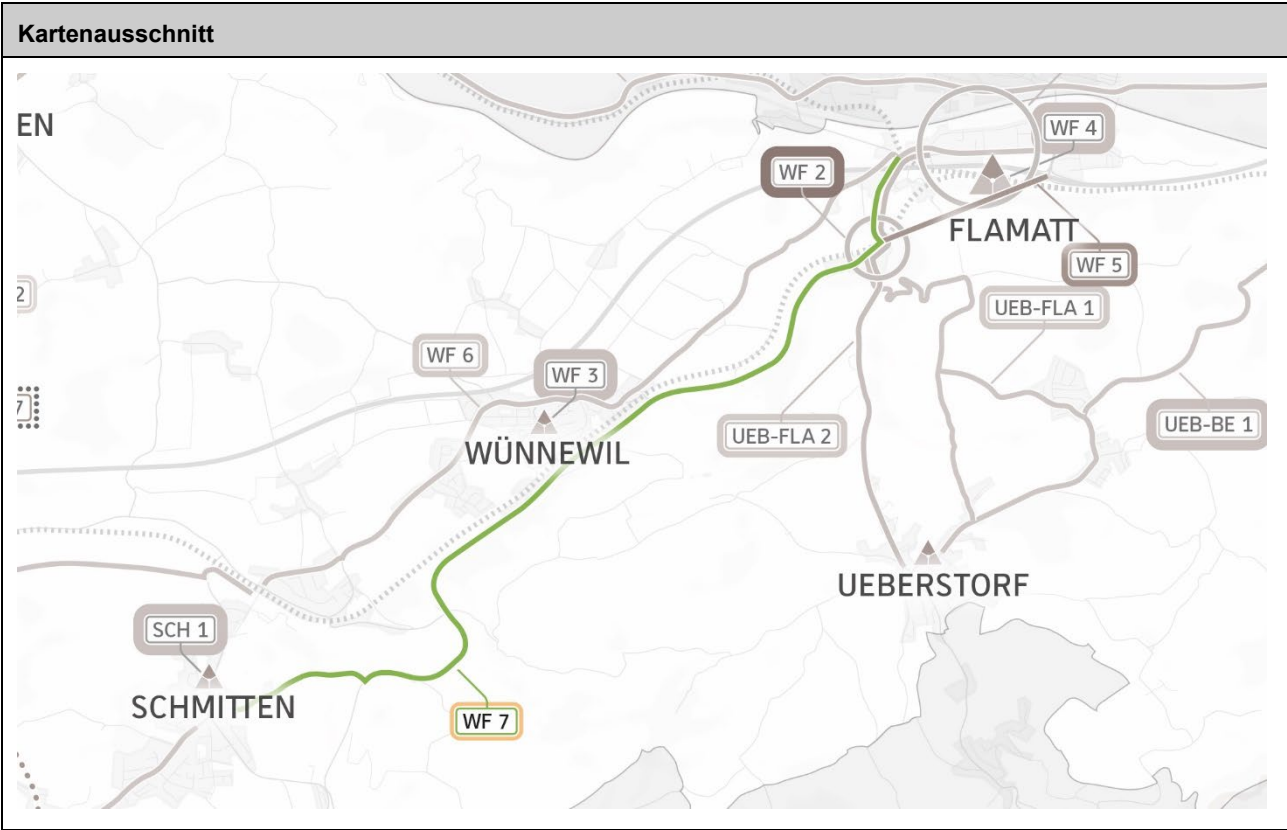
- ☒ Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Sachplans Veloverkehr (3100-2b, 3260-1a)
☐ Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
☐ Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung Sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen Schmitten, Wünnewil und Flamatt
Massnahmenbeschrieb Die Verbindung zwischen Flamatt und Schmitten soll sowohl auf Nebenstrassen wie auch auf der Hauptstrasse für den Veloverkehr attraktiver werden. Die Wegführung abseits der Hauptstrasse wird in WF 6 beschrieben. Auf der Hauptstrasse wird eine Ergänzung der Veloinfrastruktur im Falle einer Sanierung empfohlen. Eine Vorstudie soll die entsprechende Veloinfrastruktur bestimmen. Diese wird zeigen, ob die Veloinfrastruktur im Rahmen einer Sanierung umgesetzt werden kann, oder ob sie durch ein eigenes Projekt realisiert werden soll.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Freiburg	Beteiligte Stellen: Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Umsetzung		
Vorgehen: – Vorstudie und Realisierung (evtl. im Rahmen einer Sanierung)		
Priorität: ☐ Hoch «A» ☐ Mittel «B» ☒ Niedrig «C»	Zeithorizont Planung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☒ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe	Zeithorizont Umsetzung: ☐ Kurzfristig (2023-2027) ☐ Mittelfristig (2028-2032) ☒ Langfristig (ab 2033) ☐ Langfristig (nach 2040) ☐ Daueraufgabe
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)		

Bemerkungen und Hinweise



8 Schlussfolgerungen

8.1 Fazit Gesamtverkehrskonzept

Das Verkehrssystem im unteren Sensebezirk ist für den motorisierten Individualverkehr bereits gut ausgebaut. Potenziale bestehen vor allem noch beim Veloverkehr und beim öffentlichen Verkehr. Dabei sind neben den Innerortsbeziehungen auch die Förderung von Pendlerströmen mit diesen Verkehrsmitteln anzustreben.

Die beiden grössten Problemstellen im Verkehrsnetz bilden die beiden Ortsdurchfahrten Flamatt und Düringen, vor allem in den Hauptverkehrszeiten. Die hohen Fahrzeuglasten führen zu Rückstau, welcher sich durch die Ortsdurchfahrten und teilweise auch auf die Autobahn ausdehnt. Dabei entstehen hohe Unfallrisiken; unter anderem für die Zufussgehenden und Velofahrenden, die sich zwischen den stehenden bzw. rollenden Fahrzeugen durchschlängeln, müssen und von den anderen Verkehrsteilnehmenden nicht gesehen werden. Auch das Sicherheitsgefühl dieser Verkehrsteilnehmenden wird in Mitleidenschaft gezogen, was sich mit Vermeidungsverhalten z. B. von Veloverkehr auf den Trottoirs sichtbar macht. Der öffentliche Verkehr bleibt ebenfalls im Stau stecken und kann somit die Anschlüsse nicht zuverlässig gewährleisten, was zu einem Attraktivitätsverlust führt. Weiter ist auch die Aufenthaltsqualität in den Ortschaften durch die hohen Verkehrslasten eingeschränkt, was sich wiederum negativ auf die Wirtschaftlichkeit und die Wohnqualität der Ortszentren auswirkt.

Die Ziele für die Mobilität im unteren Sensebezirk sind auf die bestehenden Ziele des Kantons sowie auf die Ansätze des Bundes abgestützt. Der untere Sensebezirk ist Teil der Energiestadt «Bezirk Sense» und hat somit bereits vor langer Zeit einen ersten Schritt in Richtung Förderung nachhaltiger Entwicklungen gemacht. Die Mobilität soll mit dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept ebenfalls in diesem Sinne angegangen werden. Die bestehenden Verkehrsprobleme sollen dank der Ausschöpfung der bestehenden Potenziale und einer neuen Verteilung der Nutzung der Verkehrsmittel behoben werden. Jedes Verkehrsmittel soll zielführend eingesetzt werden, so dass das Gesamtsystem am effizientesten wird. Um dies zu erreichen, wird unter anderem auf eine Verlagerung eines Teils des motorisierten Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖV, Velo- und Fussverkehr) sowie eine verträgliche Gestaltung des restlichen Verkehrs gesetzt. Dabei sollen nicht nur die heutigen, sondern auch neue Strassennutzende berücksichtigt werden. Ebenfalls ist nicht nur das Verkehrssystem zu berücksichtigen, sondern auch die Siedlungsentwicklung, welche im Rahmen des regionalen Richtplans definiert wird.

Damit die Ziele erreicht werden, müssen verschiedene Massnahmen umgesetzt werden. Was das Verkehrssystem betrifft, sollen in erster Priorität die **kritischen Ortsdurchfahrten verbessert** und die **überregionalen Erschliessungen** sichergestellt werden. Danach wird eine **Verbesserung der Verbindungen zwischen den Ortschaften** sowie der **Umsteigemöglichkeiten** auf den ÖV und andere alternative Verkehrsarten vorangetrieben werden. Nicht zuletzt soll **das Angebot zusätzlich ergänzt** werden, um die Situation im unteren Sensebezirk zu optimieren. Zeitlich verteilen sich die Massnahmen auf drei Horizonte, abgestimmt auf die Agglomerationsprogramme, dass, wo möglich, die finanziellen Unterstützungen für die Massnahmen eingeholt werden können.

Um die Fristen einhalten zu können, bedarf es bei vielen Massnahmen, frühzeitig mit der Planung anzufangen resp. weiterzufahren. Sowohl auf regionaler und kantonaler Stufe wie auch bei den Gemeinden stehen solche grösseren Projekte an.

Die eruierten Defizite und Potenziale und die im Gesamtverkehr gewählten Ziele und Ansätze sind folgend pro Gemeinde zusammengefasst. Mit dem vorliegenden

Gesamtverkehrskonzept werden die bestehenden Verkehrsprobleme angegangen und mit effizienten Lösungsansätzen behoben.

8.2 Zusammenfassung Raum Düringen

Defizit / Potenzial	Ziel / Zielbild	Lösungsansatz
MIV Rückstau / Überlast Ortsdurchfahrt Düringen	• Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt • Attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsbeziehungen • Starke ortsinterne ÖV-Beziehungen für Wege	Prioritäre Lösungsansätze Massnahme DUE 1: Valtralog Ortsdurchfahrt Düringen Massnahme DUE : Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen Massnahme DUE : Multimodale Drehscheibe Düringen Massnahme DUE : Transagglo Freiburg – Düringen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg) DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd) Weitere Handlungsmöglichkeiten DUE 6: Durchfahrt Bundtels DUE 7: Alternative MIV-Führung Düringen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)
MIV Rückstau / Überlast Autobahnanschluss Düringen	• Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt • Erweitertes Angebot der MIV-Beziehungen	Prioritäre Lösungsansätze Massnahme DUE : Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düringen DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd) Weitere Handlungsmöglichkeiten DUE 7 Alternative MIV-Führung Düringen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)
Potenzial Transagglo für überregionale Verkehrsbeziehungen	• Direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung zwischen Düringen und Freiburg	Prioritärer Lösungsansatz Massnahme DUE : Transagglo Freiburg – Düringen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)

8.3 Zusammenfassung Raum Wünnewil-Flamatt

Defizit / Potenzial	Ziel / Zielbild	Lösungsansatz
MIV Rückstau / Überlast Ortsdurchfahrt Flamatt	• Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt • Attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsbeziehungen • Starke ortsinterne ÖV-Beziehungen für Wege	Prioritäre Lösungsansätze WF 1: Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt WF 2: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme WF 3 & WF 4: Multimodale Drehscheibe Wünnewil und Flamatt WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt WF 6: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen) WF 7: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil – Schmitten über Mühletal Weitere Handlungsmöglichkeiten WF 10: Sperrung Sensebrücke – Neueneggstrasse (Flamatt)
MIV Rückstau / Überlast Autobahnanschluss Flamatt	• Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt • erweitertes Angebot der MIV-Beziehungen	Prioritäre Lösungsansätze WF 1: Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt WF 2: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt Weitere Handlungsmöglichkeiten WF 10: Sperrung Sensebrücke – Neueneggstrasse (Flamatt)
Chrummatt-Tunnel (Sicherheitsproblem)	• Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden soll erhöht werden • Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den ÖV	Prioritäre Lösungsansätze WF 2: Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt
«Schleichverkehr» Richtung Laupen	• Schleichverkehr durch Quartiere und verkehrsrärmere Strassen soll vermieden werden	Prioritäre Lösungsansätze WF 5: Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt
Zugang zum Bahnhof Wünnewil mangelhaft	• Anbindung an den Bahnhof Wünnewil soll verbessert werden • Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Zug verbessern	Prioritäre Lösungsansätze WF 3: Multimodale Drehscheibe Wünnewil WF 6: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen) WF 7: Veloverbindung Flamatt – Wünnewil – Schmitten über Mühletal

8.4 Zusammenfassung Raum Tifers (und oberer Sensebezirk)

Defizit / Potenzial	Ziel / Zielbild	Lösungsansatz
MIV Rückstau / Überlast Ortsdurchfahrt Tifers	• Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt • Attraktive und sichere Velo- & Fussverkehrsbeziehungen • Starke ÖV-Beziehungen zwischen Tifers und Düringen	Prioritäre Lösungsansätze TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers TAF-DUE 1: Verbesserung Busangebot Tifers – Düringen TAF-DUE 2: Veloverbindung Tifers – Düringen via Angstorf TAF-DUE 3: Veloverbindung Tifers – Düringen via Mariahilf
ÖV-Verbindung Düringen – Tifers (oberer Sensebezirk) zu verbessern	• Verträglicher Verkehrsablauf durch Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr	Prioritäre Lösungsansätze TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers TAF-DUE 1: Verbesserung Busangebot Tifers – Düringen
Hohe Verkehrslast	• Verträglicher Verkehrsablauf durch Verlagerung • Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigern	Prioritäre Lösungsansätze TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers TAF-DUE 1: Verbesserung Busangebot Tifers – Düringen TAF-DUE 2: Veloverbindung Tifers – Düringen via Angstorf TAF-DUE 3: Veloverbindung Tifers – Düringen via Mariahilf
Potenzial ÖV-Drehscheibe Tifers als Umsteigepunkt	• Verträglicher Verkehrsablauf durch Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr • Entlastung der Ortsdurchfahrten Tifers und Düringen	Prioritäre Lösungsansätze TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers TAF-DUE 1: Verbesserung Busangebot Tifers – Düringen
Potenzial Nutzung Nebenroute für Velo	• Durchgehend sichere und attraktive Veloverbindung zwischen Tifers und Düringen abseits der Hauptstrasse	Prioritäre Lösungsansätze TAF-DUE 2: Veloverbindung Tifers – Düringen via Angstorf Weitere Handlungsmöglichkeiten TAF-DUE 3: Veloverbindung Tifers – Düringen via Mariahilf

Veloinfrastruktur vorhanden, aber ungenügend	• Behebung der Problemstelle bei Schönbürg • Durchgehend sichere und attraktive Veloverbindung zwischen Freiburg und Tifers	Prioritäre Lösungsansätze TAF-FRI 1: Veloverbindung Tifers – Freiburg TAF 1: multimodale Drehscheibe Tifers
Sicherheit Veloverkehr problematisch	• Durchgehend sichere und attraktive Veloverbindung zwischen Tifers und Alterswil • Sichere, attraktive und direkte Veloverbindung zwischen Tifers und St. Antoni.	Prioritäre Lösungsansätze TAF 2: Veloverbindung Alterswil – Tifers TAF 3: Veloverbindung St. Antoni – Tifers
Hohes MIV-Aufkommen bei Freizeitfahrten nach Schwarzsee	• Vermeidung von zu hohem MIV-Aufkommen bei Freizeitfahrten nach Schwarzsee	OS 1: Freizeitverkehr Schwarzsee

8.5 Zusammenfassung Raum Schmitten und Ueberstorf

Defizit / Potenzial	Ziel / Zielbild	Lösungsansatz
Zugang Schmitten Bahnhof mangelhaft	• Anbindung an den Bahnhof Schmitten soll verbessert werden • Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Zug verbessern	Prioritäre Lösungsansätze SCH 1: multimodale Drehscheibe Schmitten SCH-DUE 2: Veloverbindung Schmitten Bahnhof – Düringen US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk
Sicherheit Veloverkehr problematisch	• Durchgehend sichere und attraktive Veloverbindung zwischen Schmitten und Düringen	Prioritäre Lösungsansätze SCH-DUE 1: Veloverbindung Schmitten Dorf – Düringen
MIV Rückstau / Überlast Richtung Autobahn	• Verträglicher Verkehrsablauf durch Verlagerung • Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigern	Prioritäre Lösungsansätze UEB-BE 1: Veloverbindung Ueberstorf/Niedermettlen nach Bern UEB-FLA 1: Veloverbindung Niedermettlen an Ueberstorf / Flamatt UEB-FLA 2: Verbesserung Busangebot Flamatt – Ueberstorf / Niedermettlen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk

8.6 Zusammenfassung Raum Bösing und Laupen

Defizit / Potenzial	Ziel / Zielbild	Lösungsansatz
Sicherheit Velo auf Hauptstrasse	Durchgehend sichere und attraktive Velo-Verbindung zwischen Bösing und Dürdingen	Prioritäre Lösungsansätze BOE-DUE 2: Erstellung direkte Veloverbindung Bösing – Dürdingen
ÖV-Verbindung Bösing – Dürdingen zu optimieren	- Verträglicher Verkehrsablauf durch Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr - Entlastung der Ortsdurchfahrten Bösing und Dürdingen	Prioritäre Lösungsansätze BOE-DUE 1: Verbesserung Busverbindung Bösing – Dürdingen US 1: Multimodale Drehscheiben in der Region US 2: Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk
Potenzial neuer Bahnhof Laupen und neue Verkehrsführung	Nutzung des Potenzials in Laupen und Stärkung/Abstimmung der überregionalen Verbindungen	Prioritäre Lösungsansätze BOE-BE 1: Verbesserung Veloverbindung (Bösing –) Laupen – Bern
Hohe Nutzung MIV für Freizeitverkehr	Reduktion Nutzung des MIV für Freizeitfahrten	BOE 1: Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen

9 Massnahmen ausserhalb Gesamtverkehrskonzept

Die nachfolgend beschriebenen Massnahmen wurden nach der Bewertung aus unterschiedlichen Gründen nicht ins Gesamtverkehrskonzept aufgenommen und entweder verworfen, zurückgestellt oder als Gemeindemassnahme zurückgestuft. Aus diesem Grund werden die Massnahmen sowie die Begründungen für deren Nichtaufnahme ins Gesamtverkehrskonzept hier erläutert.

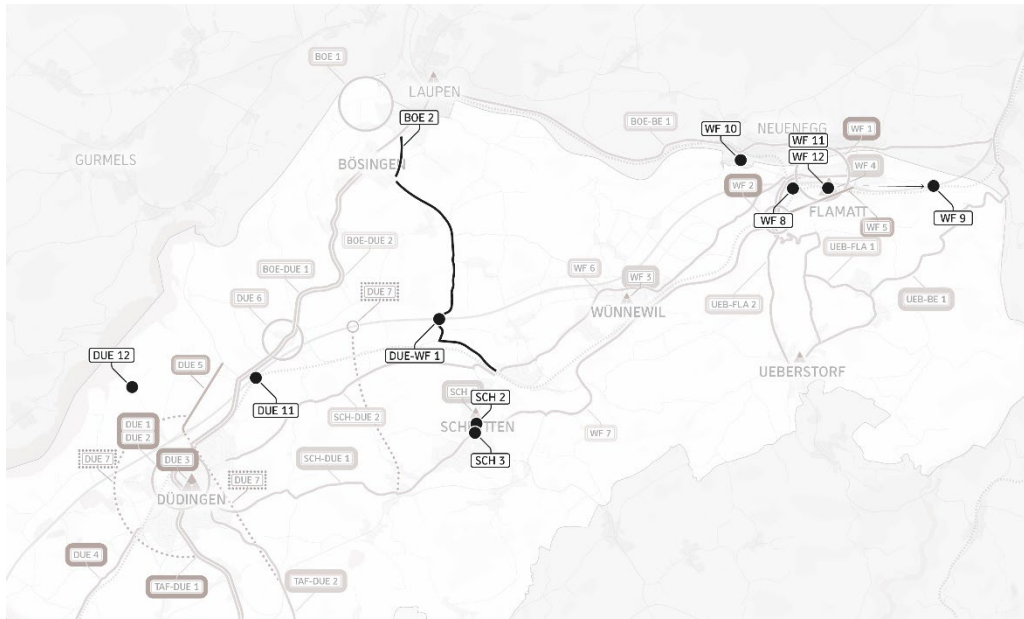


Abbildung 6 zurückgestellte, zurückgestufte und verworfene Massnahmen

9.1 Zurückgestufte Massnahmen (Gemeindemassnahmen)

Die hier aufgeführten Massnahmen dienen generell der Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzepts, haben aber nur einen sehr lokalen Einfluss und wurden aus diesem Grund als lokale Massnahme zurückgestuft. Sie sollen auf Gemeindeebene weiterverfolgt werden.

DUE 11 Unterführung Warpel

Die Unterführung auf der Gemeindestrasse beim Ortsteil Warpel ist vor allem für grössere Fahrzeuge, unter anderem für den Busverkehr, problematisch. Eine Verbreiterung oder Anpassung dieser Unterführung würde die Situation verbessern.

Die Massnahme wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts nicht integriert, da die Auswirkungen lokal sind. Aufgrund dessen wurde die Massnahme auf Gemeindeebene zurückgestuft. Die Berücksichtigung der Massnahme in der Gemeinde ist dennoch wichtig und würde für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Verbesserung bedeuten.

DUE 12 Verbindung nach Bad-Bonn

Bad-Bonn ist ein wichtiger Freizeitort für die Bevölkerung von Düdingen und ein überregionaler Anziehungspunkt. Mit dieser Massnahme soll die Zugänglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Die Verbesserung ist erstrebenswert, wird aber nur lokale und auch zeitlich beschränkte Auswirkungen haben. Aufgrund dessen wurde die Massnahme auf Gemeindeebene zurückgestuft. Die Berücksichtigung der Massnahme in der Gemeinde ist dennoch wichtig und würde für den lokalen Verkehr eine deutliche Verbesserung bringen. Auch kann DUE 12 evtl. im Zusammenhang mit der Massnahme US 2 - Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk abgedeckt werden.

SCH 2 – Anschluss an Bahnhof Schmitten Fuss- und Veloverkehr / SCH 3 – Anschluss an Bahnhof Schmitten ÖV

Die Lage des Bahnhofs Schmitten ist gegenüber dem Dorf dezentral und topografisch auf einem tieferen Niveau. Mit den beiden Massnahmen sollen die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Anbindung mit einem zusätzlichen ÖV-Angebot zwischen Dorf und Bahnhof (v.a. während Rand- und Zwischenzeiten) ergänzt werden.

Die Massnahmen werden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts nicht integriert, da die Auswirkungen lokal und spezifisch für die Gemeinde Schmitten sind. Aufgrund dessen wurde die Massnahme auf Gemeindeebene zurückgestuft. Die Berücksichtigung der Massnahme in der Gemeinde ist dennoch sehr wichtig und würde für die lokale Mobilität einen Mehrwert bedeuten. Auch kann SCH 3 evtl. im Zusammenhang mit der Massnahme US 2 – Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk abgedeckt werden.

WF 11 – Anschluss an Bahnhof Flamatt ÖV / WF 12 – Anschluss an Bahnhof Flamatt Fuss- und Veloverkehr

Die Lage des Bahnhofs Flamatt ist gegenüber dem Dorf dezentral und topografisch auf einem höheren Niveau. Mit den beiden Massnahmen sollen die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Anbindung mit einem zusätzlichen ÖV-Angebot zwischen Dorf und Bahnhof (v.a. Rand- und Zwischenzeiten) ergänzt werden. Dabei ist das Zusammenspiel mit dem Bahnhof Flamatt Dorf zu prüfen, welcher zwar auf gleichem Niveau wie die Siedlung ist, aber mit einem geringeren Takt angefahren wird.

Die Massnahmen werden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts nicht integriert, da die Auswirkungen sehr lokal und spezifisch für die Gemeinde Wünnewil-Flamatt sind. Aufgrund dessen wurde die Massnahme auf Gemeindeebene zurückgestuft. Die Berücksichtigung der Massnahme in der Gemeinde ist dennoch sehr wichtig und würde für die lokale Mobilität einen Mehrwert bedeuten. Auch kann SCH 3 evtl. im Zusammenhang mit der Massnahme US 2 – Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk ersetzt werden.

9.2 Zurückgestellt Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden zurückgestellt, obwohl sie dem Gesamtverkehrskonzept dienen könnten, da sie entweder nicht im Zeithorizont der Studie umgesetzt werden können oder nur als Rückfallebene in Frage kommen.

WF 8 – Autobahnverlegung (evtl. inkl. Zug) nördlich Grossried

Die Autobahnbrücke muss saniert oder ersetzt werden. Laufende Überlegungen sehen die Verlegung der Autobahn in einen Tunnel, wenn möglich zusammen mit der Bahnlinie. Diese Massnahme ist aber nicht im zeitlichen Rahmen der Studie umsetzbar. Ebenfalls hat die Massnahme auf das Gesamtverkehrskonzept des unteren Sensebezirks nur einen geringen Einfluss. Die Verbesserung für Flamatt bezüglich Lärmemission ist jedoch interessant.

WF 9 – Verlegung Autobahnanschluss Flamatt Richtung Thörishaus

Eine Verlegung des Autobahnanschlusses in Richtung Thörishaus würde das Problem des Rückstaus verlagern, aber nicht lösen. Diese Massnahme könnte jedoch mit der Verlegung der Autobahn (WF 8) benötigt werden, je nach Planung des dafür benötigten Tunnels.

WF 10 – Sperrung Sensebrücke – Neueneggstrasse (Flamatt)

Durch die Sperrung der Sensebrücke würde sich die Verkehrsproblematik auf Neuenegg verlagern. Der motorisierte Verkehr würde dadurch eine weitere Distanz durch bewohntes Gebiet zurücklegen, sodass in diesen Gebieten eine grössere Lärm- und Luftbelastung folgen würde. Wird die Verkehrsproblematik in Flamatt mit den geplanten Massnahmen ungenügend behoben, kann diese Massnahme als zusätzliche Massnahme in Betracht gezogen werden.

9.3 Verworfenne Massnahmen

Das hier aufgeführte Massnahmenpaket wird nicht in das Gesamtverkehrskonzept aufgenommen, da die Problemstellen anderweitig gelöst werden und die Massnahmen in der Bewertung im Vergleich zu den anderen deutlich schlechter abgeschnitten haben.

DUE-WF 1 – neuer Autobahnanschluss in Friesenheim mit Verbindung nach Zirkels und Bösinggen sowie BOE 2 – Umfahrung Bösinggen

Diese Massnahmen sehen einen neuen Autobahnanschluss in Friesenheim mit Verbindungsstrassen nach Zirkels und Bösinggen sowie eine Umfahrung von Bösinggen vor. Grösstenteils könnte der Verkehr auf bestehenden Strassen geführt werden, welche jedoch für den zusätzlichen Verkehr aufgerüstet werden müssten.

Nebst der ablehnenden Haltung des ASTRA zu zusätzlichen Autobahnanschlüssen führen verschiedene Gründe dazu, das Massnahmenpaket als möglicher Lösungsansatz zur Problembehebung des unteren Sensebezirks nicht aufzunehmen:

- Entlastung Ortsdurchfahrten Flamatt und Düringen: Die Massnahme DUE-WF 1 hat offiziell zum Ziel, die Ortsdurchfahrten von Flamatt und Düringen zu entlasten. Wie in der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk von 2009 beschrieben wird, würde der neue Autobahnanschluss Friesenheim allein zwar eine Verbesserung für Flamatt bringen, hätte aber keine Auswirkung auf den Verkehr in Düringen¹. Bei der zweiten Variante aus der Verkehrsstudie, welche eine Kombination von der Umfahrung in Düringen und neuem Autobahnanschluss Friesenheim² vorsieht, wäre die Auswirkung auf Flamatt im Grundsatz dieselbe wie bei der Variante ohne Umfahrung von Düringen, der Autobahnanschluss würde jedoch weniger benutzt als bei der Variante ohne Umfahrung in Düringen, da die Fahrten nach Tüfers/oberer Sensebezirk direkt in Düringen abgewickelt würden.

Die Verkehrsüberlast der Ortsdurchfahrt Flamatt wird mit dem Gesamtverkehrskonzept wie im Kapitel 7 beschriebenen dank der Buspriorisierung/MIV-Dosierung und der neuen Verbindung Chrummatt – Autobahnausfahrt Flamatt im direkten Umfeld des Problems angegangen. Die Buspriorisierung und Dosierung werden in einer ersten Etappe den Verkehr regulieren und den Verkehrsfluss innerhalb der Ortsdurchfahrt steuern. Mit der später folgenden neuen Verbindung zwischen der Autobahnausfahrt und Chrummatt wird der Durchgangsverkehr in/aus Richtung Ueberstorf, Schwarzenburg und des mittleren und oberen Sensebezirks aus der Ortsdurchfahrt von Flamatt stark reduziert. Mit einem neuen Autobahnanschluss in Friesenheim würden die Verkehrsströme aus/nach

¹ Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk, 2009, Variante K4a, Abb. 9

² Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk, 2009, Variante K4b, Abb. 10

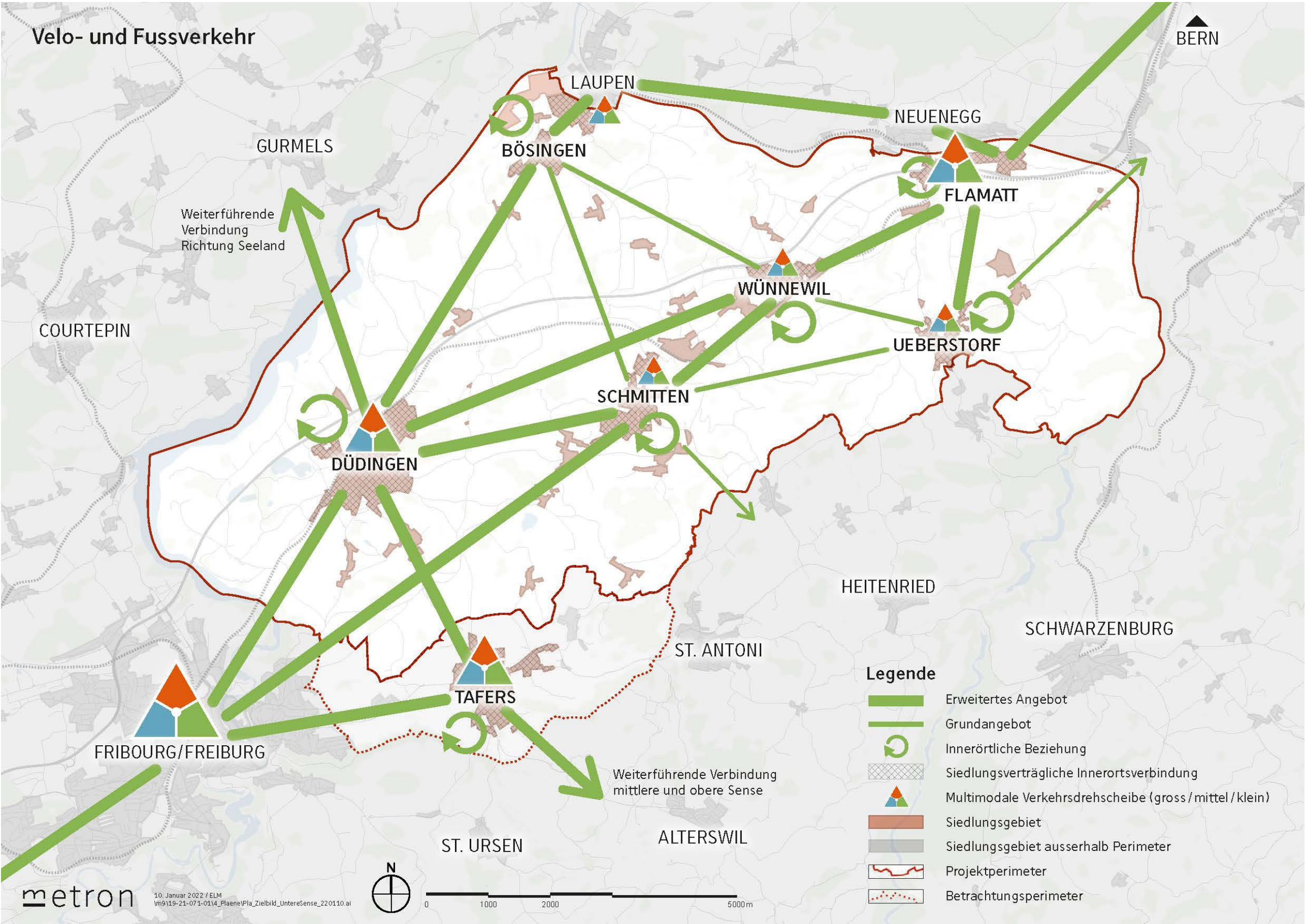
Ueberstorf und Schwarzenburg sowie teilweise Wünnewil oder dem mittleren Sensebezirk weiterhin Flamatt durchqueren, da bei der Routenwahl der empfundene Umweg oft nicht in Kauf genommen wird, trotz möglichem Zeitgewinn über die längere Strecke. Die Entlastungswirkung der Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept ist somit grösser als diejenige eines neuen Autobahnanschlusses Friesenheim.

- Verkehrskapazitäten und Mehrverkehr: Der Bau eines neuen Autobahnanschlusses würde zu einer Kapazitätserhöhung für den MIV führen, welche erfahrungsgemäss kurzfristig die Verkehrsengpässe zwar löst, aber zusätzlichen Verkehr und somit neue Verkehrsprobleme an heute unproblematischen Orten generiert. Der neue Anschluss würde einen grossen Teil des Verkehrs aus dem Mittelland, der heute über Laupen nach Flamatt auf die Autobahn fährt, umleiten und durch Bösinggen führen. Dafür wäre zusätzlich zum neuen Anschluss auch eine Umfahrung von Bösinggen notwendig sowie der Ausbau der Strasse zwischen Bösinggen und dem neuen Autobahnanschluss, welche heute nicht für die erwarteten Verkehrsmengen und Verkehrszusammenstellung gebaut ist. Der Gewinn für den Sensebezirk wäre lokal, wie zuvor beschrieben vor allem für Flamatt. Die Verkehrsströme aus dem mittleren und oberen Sensebezirk müssten teilweise längere Strecken auf dem untergeordneten Netz fahren, was wiederum zu neuen Problemen auf den nicht dafür ausgelegten Strassen führen würde. Mit der geplanten Verbindung zwischen Chrummatt und dem Autobahnanschluss Flamatt wird auch eine neue Strasse gebaut, mit den Massnahmen der Buspriorisierung und MIV Dosierung kann jedoch die Kapazitätserhöhung reguliert werden. Zudem wirkt diese Massnahme ebenfalls lokal, was den bestehenden Fahrgewohnheiten entspricht und somit keine Verlagerung der Verkehrsflüsse mit sich zieht.
- Umwelt, Ressourcen und Lärmbelastung: Der neue Autobahnanschluss würde an das bestehende Strassennetz anschliessen. Es müssten die neuen Anschlussrampen sowie die Umfahrung in Bösinggen neu gebaut werden. Es würden jedoch auch Ausbauten auf dem bestehenden Strassennetz benötigt. Diese bräuchte es, um den neuen Verkehrsmengen und auch den neuen Verkehrszusammenstellungen, mit z. B. einem erhöhten Anteil an Lastwagen, gerecht zu werden. Zudem ist es wichtig, keine neuen Engstellen u.a. für den Veloverkehr zu generieren. Die notwendigen Landressourcen für diese Neu- und Ausbauten wären beachtlich und wurden im Verhältnis zu den erwirkten Verbesserungen als problematisch eingestuft. Zudem würden die erhöhten Verkehrsmengen sowohl lärm- wie auch umwelttechnisch heute wenig befahrene Standorte zusätzlich belasten.

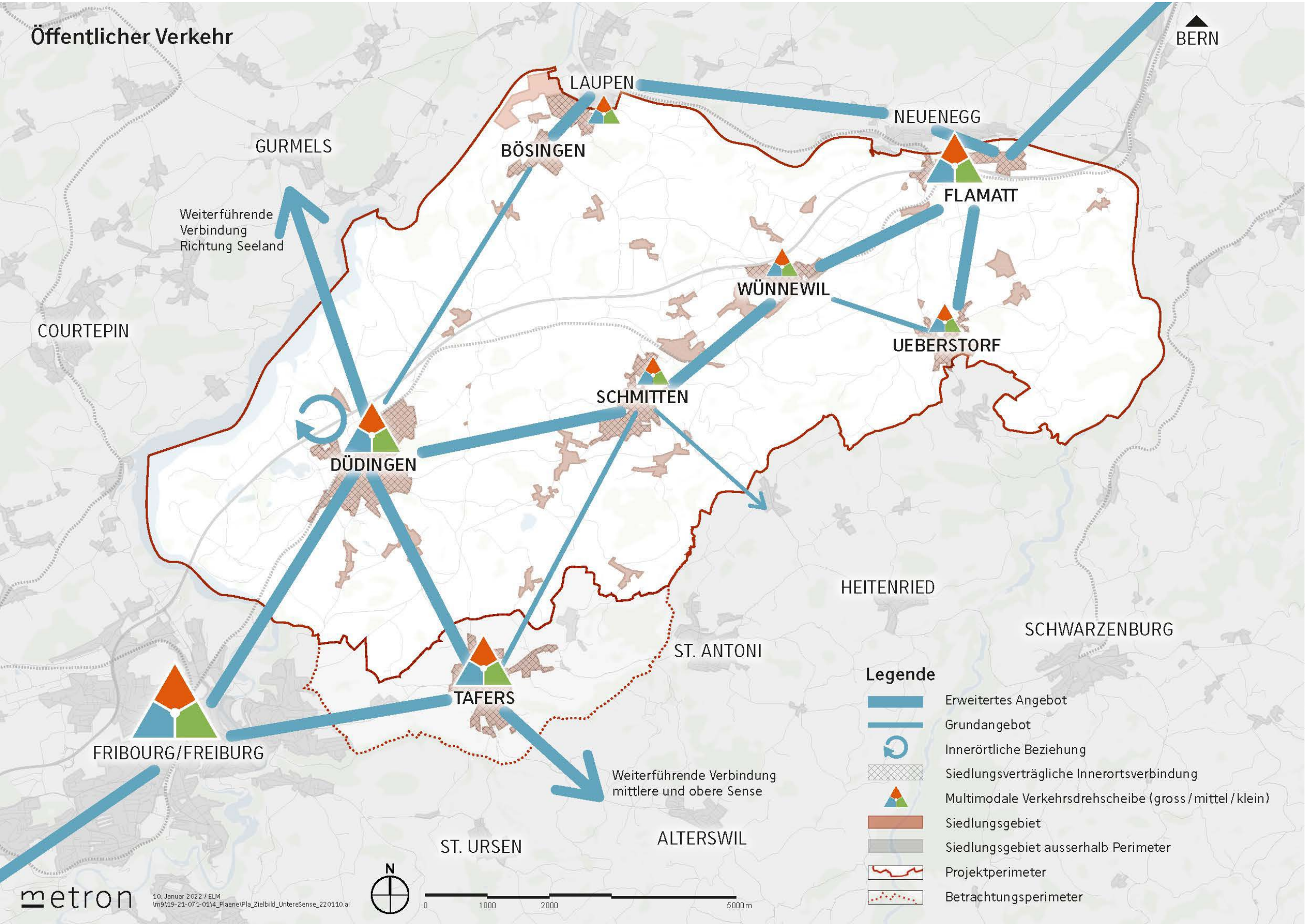
Anhang



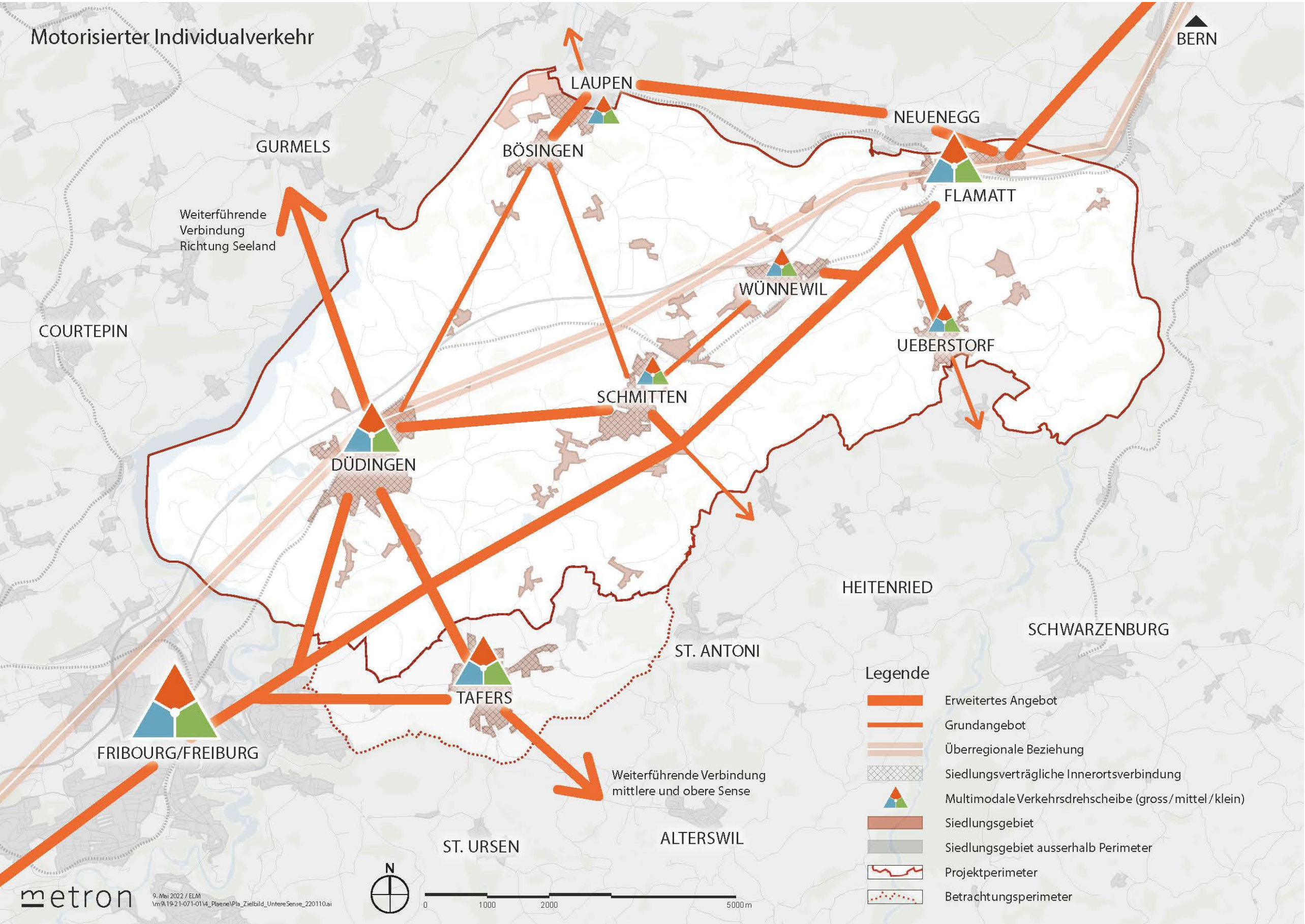
Anhang 1.1: Zielbild Fuss- und Veloverkehr



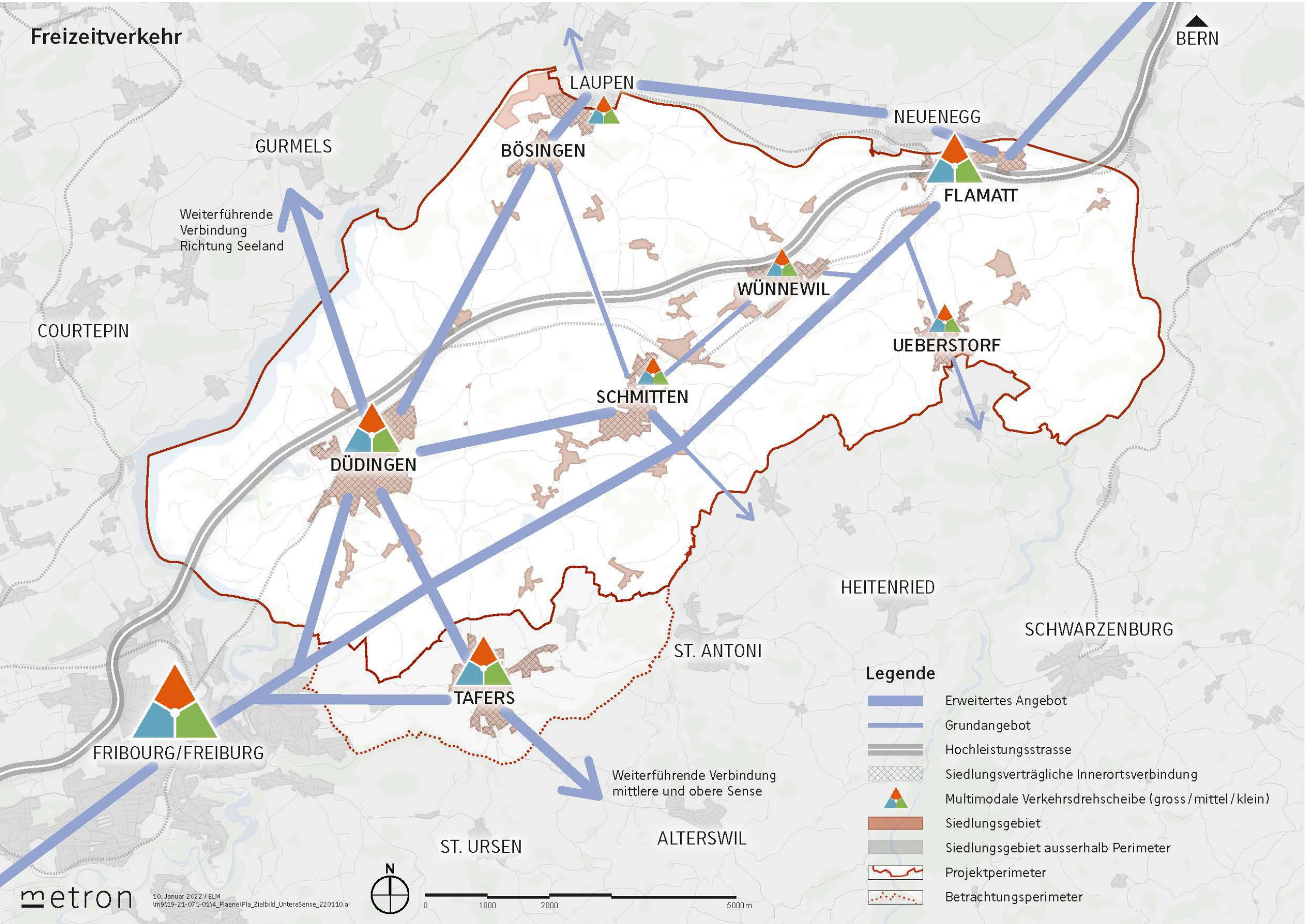
Anhang 1.2: Zielbild öffentlicher Verkehr



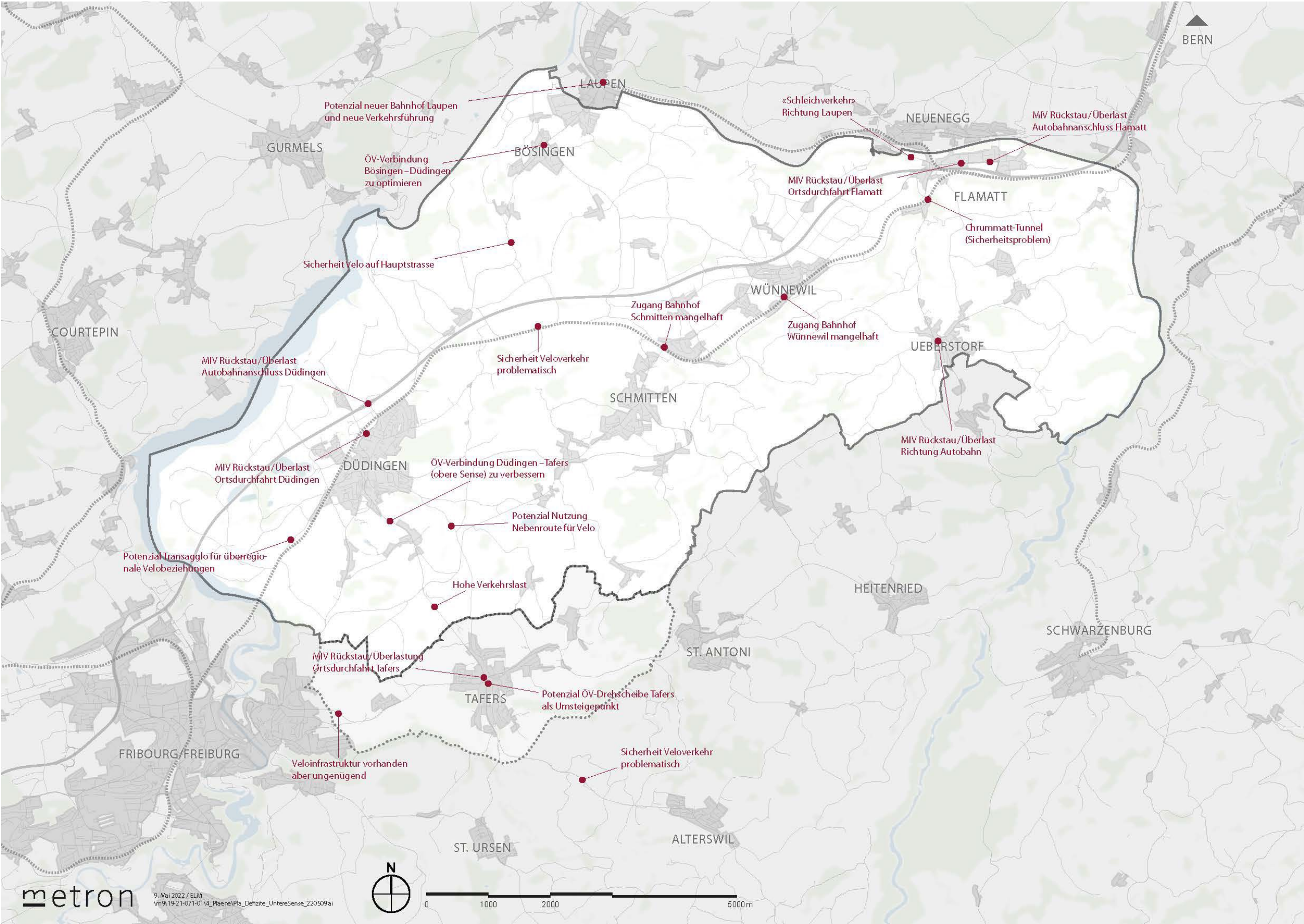
Anhang 1.3: Zielbild motorisierter Individualverkehr



Anhang 1.4: Zielbild Freizeitverkehr



Anhang 2: Defizite und Potenziale



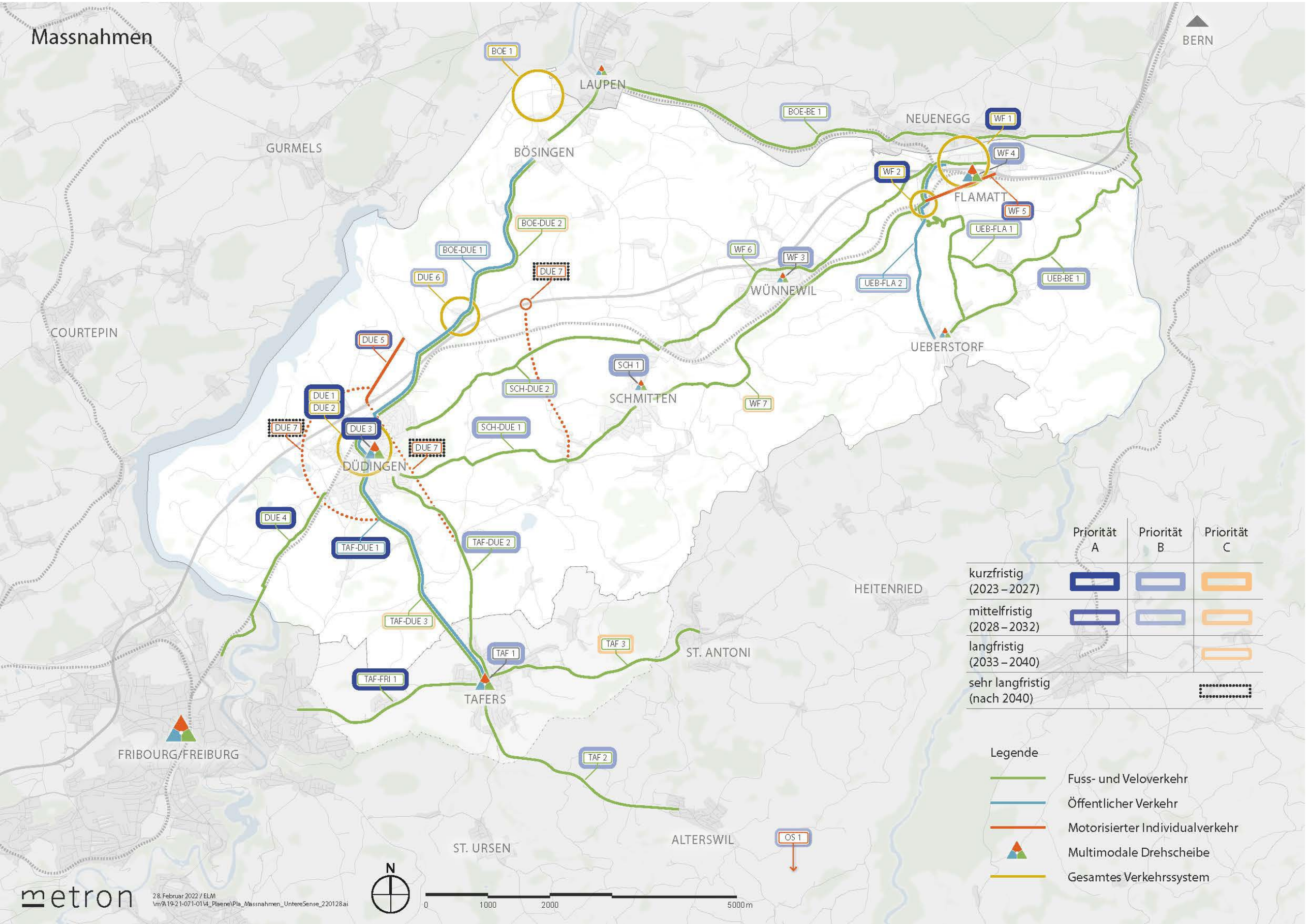
Anhang 3: Massnahmenliste

Massnahme	Name	Federführung	Kurzbeschreibung	Priorität
BOE 1	Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen	Bösingen	Reduktion Nutzung des MIV für Freizeitfahrten.	B
BOE 2	Umfahrung von Bösingen		Verworfen	
BOE-BE 1	Verbesserung Veloverbindung (Bösingen –) Laupen – Bern	Kanton Freiburg	Verbesserung Verbindung Bösingen (Laupen) – Bern für den Veloverkehr.	B
BOE-DUE 1	Verbesserung Busverbindung Bösingen – Düdingen	Kanton Freiburg	Verbesserung ÖV-Angebot zwischen Düdingen und Bösingen, Sicherstellung Anschlüsse in beide Hauptfahrtrichtungen.	B
BOE-DUE 2	Erstellung direkte Veloverbindung Bösingen – Düdingen	Kanton Freiburg	Direkte und sichere Verbindung zwischen Düdingen und Bösingen für die schnellen Velofahrenden	C
Massnahme DUE 1	Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen	Gemeinde Düdingen	Durch die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Düdingen sollen Siedlung und Verkehr besser aufeinander abgestimmt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden soll zudem erhöht werden.	A
Massnahme DUE 2	Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen	Gemeinde Düdingen, Kanton Freiburg	Ziel der Dosierung des MIV und der Buspriorisierung ist die Unterstützung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Düdingen.	A
Massnahme DUE	Multimodale Drehscheibe Düdingen	Gemeinde Düdingen	Erstellung eines attraktiven Umsteigeknoten in Düdingen mit ergänzendem Mobilitätsangebot.	A
Massnahme DUE 4	Transagglo Freiburg – Düdingen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)	Gemeinde Düdingen	Attraktive und sichere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Fribourg und Düdingen (Transagglo)	A
DUE 5	Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd)	Kanton	Entlastung des bestehenden «Sika»-Kreisels in Düdingen und Vergrösserung des Wirkungsgrades der Dosierung des Verkehrs in Richtung Düdingen durch zusätzlichen Stauraum.	A
DUE 5.1	Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil / Anschluss Autobahn aus Norden – Variante Verbindungsstrasse Düdingen – Luggiwil		in DUE 5 zusammengefasst	-
DUE 5.2	Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil / Anschluss Autobahn aus Norden – Variante Verbindungsstrasse Autobahnanschluss – Schiffenenstrasse		in DUE 5 zusammengefasst	-
DUE 5.3	Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil / Anschluss Autobahn aus Norden – Variante Verbindungsstrasse Düdingen – Schiffenenstrasse (entlang Autobahn und Sportplätze)		in DUE 5 zusammengefasst	-
DUE 5.4	Neuer Anschluss Autobahn aus Norden – zwischen Bundtels und Luggiwil (neuer Halbanschluss)		in DUE 5 zusammengefasst	
DUE 6	Durchfahrt Bundtels	Gemeinde Düdingen	Die Durchfahrt Bundtels soll für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein.	B
DUE 7	Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung; Tunnel; neuer Anschluss)	Kanton Freiburg	Entlastung der Ortsdurchfahrt Düdingen	C
DUE 8	Alternative MIV-Führung Düdingen (Tunnel)		in DUE 7 zusammengefasst	-
DUE 9	Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung)		in DUE 7 zusammengefasst	-
DUE 10	Alternative MIV-Führung Düdingen (neuer Anschluss Fillistorf – Berg)		in DUE 7 zusammengefasst	-
DUE 11	Unterführung Warpel		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-
DUE 12	Verbindung nach Bad-Bonn		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-
DUE-WF 1	Neuer Autobahnanschluss in Frisenheit mit Verbindung nach Zirkels		Verworfen	-
OS 1	Freizeitverkehr Schwarzsee	Region	Vermeidung von zu hohem MIV-Aufkommen bei Freizeitfahrten nach Schwarzsee	B
SCH 1	multimodale Drehscheibe Schmitten	Gemeinde Schmitten	Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr in Schmitten. Insbesondere soll dadurch das Potenzial bezüglich P+R aus dem mittleren Sensebezirk für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgeschöpft werden.	B
SCH 2	Anschluss an Bahnhof Schmitten Fuss- und Veloverkehr		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-
SCH 3	Anschluss an Bahnhof Schmitten ÖV		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-
SCH-DUE 1	Veloverbindung Schmitten Dorf – Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen	Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des Fuss- und Veloverkehrs auf der Strecke Düdingen – Schmitten Dorf. Zudem soll die Anschlussqualität an das Zentrum von Düdingen und an die TransAgglo-Achse 1 aus Schmitten und Heitiwil verbessert werden.	B
SCH-DUE 2	Veloverbindung Schmitten Bahnhof – Düdingen	Gemeinden Schmitten und Düdingen	Sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen Schmitten Bahnhof und Düdingen	B
TAF 1	multimodale Drehscheibe Tafers	Gemeinde Tafers	Neuer Bus-Umsteigepunkt in Tafers. Mit ergänzendem Angebot für alternative Mobilität und Bike+Ride.	B

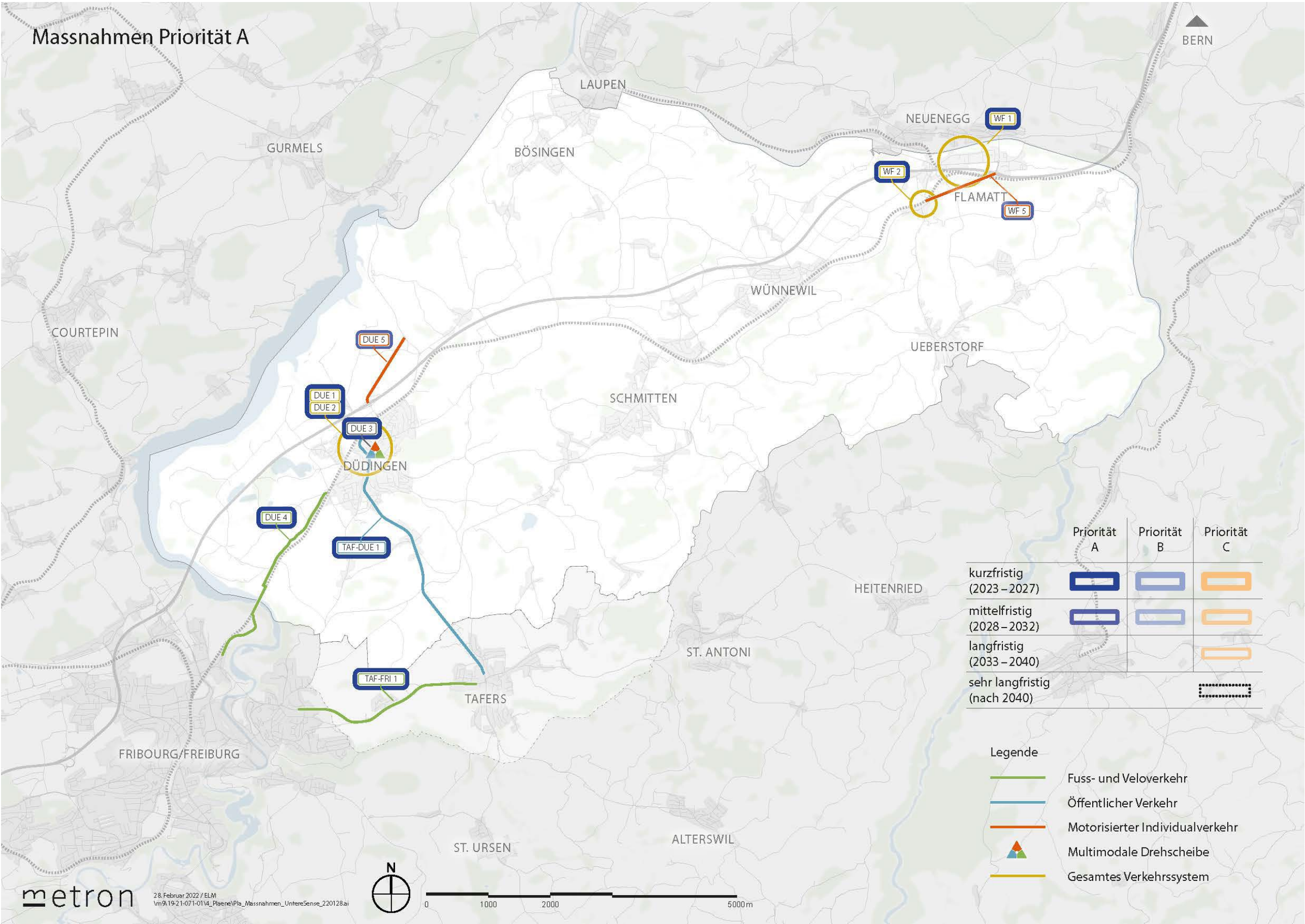
Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk | **Anhang**

TAF 2	Veloverbindung Alterswil – Tafers	Kanton Freiburg	Attraktive, sichere und direkte Verbindung zwischen Alterswil und Tafers.	B
TAF 3	Veloverbindung Tafers – St. Antoni	Kanton Freiburg	Sichere, attraktive und direkte Veloverbindung zwischen Tafers und St. Antoni.	C
TAF-DUE 1	Verbesserung Busangebot Tafers – Düdingen	Kanton Freiburg	Stärkung des öffentlichen Verkehrs zwischen Tafers und Düdingen.	A
TAF-DUE 2	Veloverbindung Tafers – Düdingen via Angstorf	Gemeinden Tafers und Düdingen	Attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Tafers und Düdingen abseits der Hauptstrasse.	B
TAF-DUE 3	Veloverbindung Tafers – Düdingen via Mariahilf	Kanton Freiburg	Attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Tafers und Düdingen auf, bzw. entlang der Hauptstrasse	C
TAF-FRI 1	Veloverbindung Tafers – Freiburg	Kanton Freiburg	Durchgehend sichere Veloverbindung zwischen Tafers und Freiburg. Behebung der Problempunkte bei Schönberg.	A
UEB-BE 1	Veloverbindung Ueberstorf/Niedermettlen nach Bern	Gemeinde Ueberstorf	Verbesserung Anschluss Ueberstorf an Bern für den Veloverkehr.	B
UEB-FLA 1	Veloverbindung Niedermettlen an Ueberstorf / Flamatt	Kanton Freiburg	Verbesserung Anschluss Ueberstorf/Niedermettlen an Flamatt für den Veloverkehr	B
UEB-FLA 2	Verbesserung Busangebot Flamatt – Ueberstorf / Niedermettlen	Kanton Freiburg	Verbesserung des Anschlusses an Ueberstorf und im spezifischen des Weilers Niedermettlen an das übergeordnete ÖV-Netz	B
US 1	Multimodale Drehscheiben in der Region	Region	Schaffung von alternativen Angeboten zum privaten Auto, Schliessen von Netzlücken für die Region.	A
US 2	Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk	Kanton Freiburg	Verbesserung der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr und dem Kollektivverkehr im unteren Sensebezirk	A
US 3	Angebot von Carpooling-Parkplätzen	Region	Prüfung eines Angebotes für Carpooling-Anlagen im unteren Sensebezirk, um eine Reduktion der MIV-Fahrten zu erreichen.	B
US 4	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Region	Das Verkehrsaufkommen von ansässigen Firmen im unteren Sensebezirk soll auf umweltfreundliche Mobilität gelenkt werden.	B
US 5	Parkierung im unteren Sensebezirk	Region, Gemeinden	Steuerung des Verkehrs durch die Parkierungsangebote in der Region resp. in den Gemeinden	A
US 6	P+R Einrichtung der Agglomeration	Gemeinde oder Transportunternehmen	Neu in multimodale Drehscheiben (US 1)	-
US 7	B+R-Einrichtung der Agglomeration	Gemeinde oder Transportunternehmen	Neu in multimodale Drehscheiben (US 1)	-
WF 1	Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt	Kanton Freiburg	Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt in Flamatt soll die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Aufenthaltssqualität im öffentlichen Raum verbessert werden.	A
WF 2	Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme	Kanton Freiburg	Sicherstellung der Fahrplanstabilität durch eine Busbevorzugung ab dem Tunnel Chrummatt.	A
WF 3	multimodale Drehscheibe Wünnewil	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den Zug und den Bus in Wünnewil. Insbesondere soll dadurch das Potenzial für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgeschöpft werden	B
WF 4	Multimodale Drehscheibe Flamatt	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Das Ziel ist die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den Zug und den Bus in Flamatt. Insbesondere soll dadurch das Potenzial für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgeschöpft werden.	B
WF 5	Neue Verbindung Autobahnanschluss – Chrummatt	Kanton Freiburg	Ziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Flamatt und die Entlastung des Unfallhäufungspunkts bei der Unterführung Chrummatt.	A
WF 6	Veloverbindung Flamatt – Wünnewil Dorf – Schmitten (auf Nebenstrassen)	Gemeinde Wünnewil-Flamatt	Sichere, direkte und attraktive Veloverbindung zwischen Schmitten, Wünnewil und Flamatt	B
WF 7	Veloverbindung Flamatt – Wünnewil – Schmitten über Mühletal	Kanton Freiburg	Sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen Schmitten, Wünnewil und Flamatt	C
WF 8	Autobahnverlegung (evtl. inkl. Zug) nördlich Grossried		Zurückgestellt (Nicht in Zeithorizont GVK umsetzbar)	-
WF 9	Verlegung Autobahnanschluss Flamatt Richtung Thörishaus		Zurückgestellt (Abhängig von WF 8)	-
WF 10	Sperrung Sensebrücke – Neueneggstrasse (Flamatt)		Zurückgestellt (Rückfallebene, falls WF 1 und 2 nicht ausreichen)	-
WF 11	Anschluss an Bahnhof Flamatt ÖV		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-
WF 12	Anschluss an Bahnhof Flamatt Fuss- und Veloverkehr		Zurückgestuft als Gemeindemassnahme	-

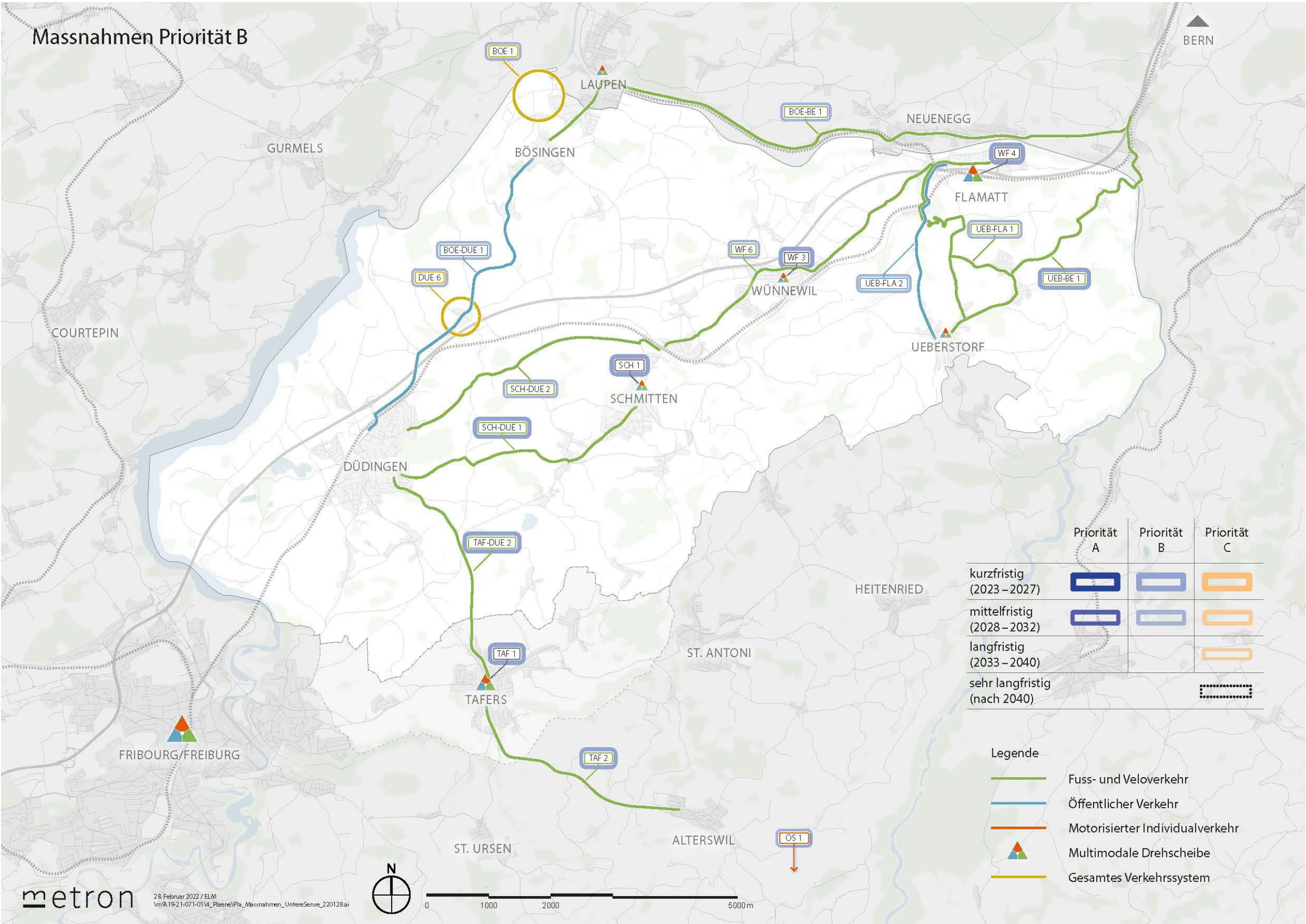
Anhang 4: Übersicht Massnahmen GVK



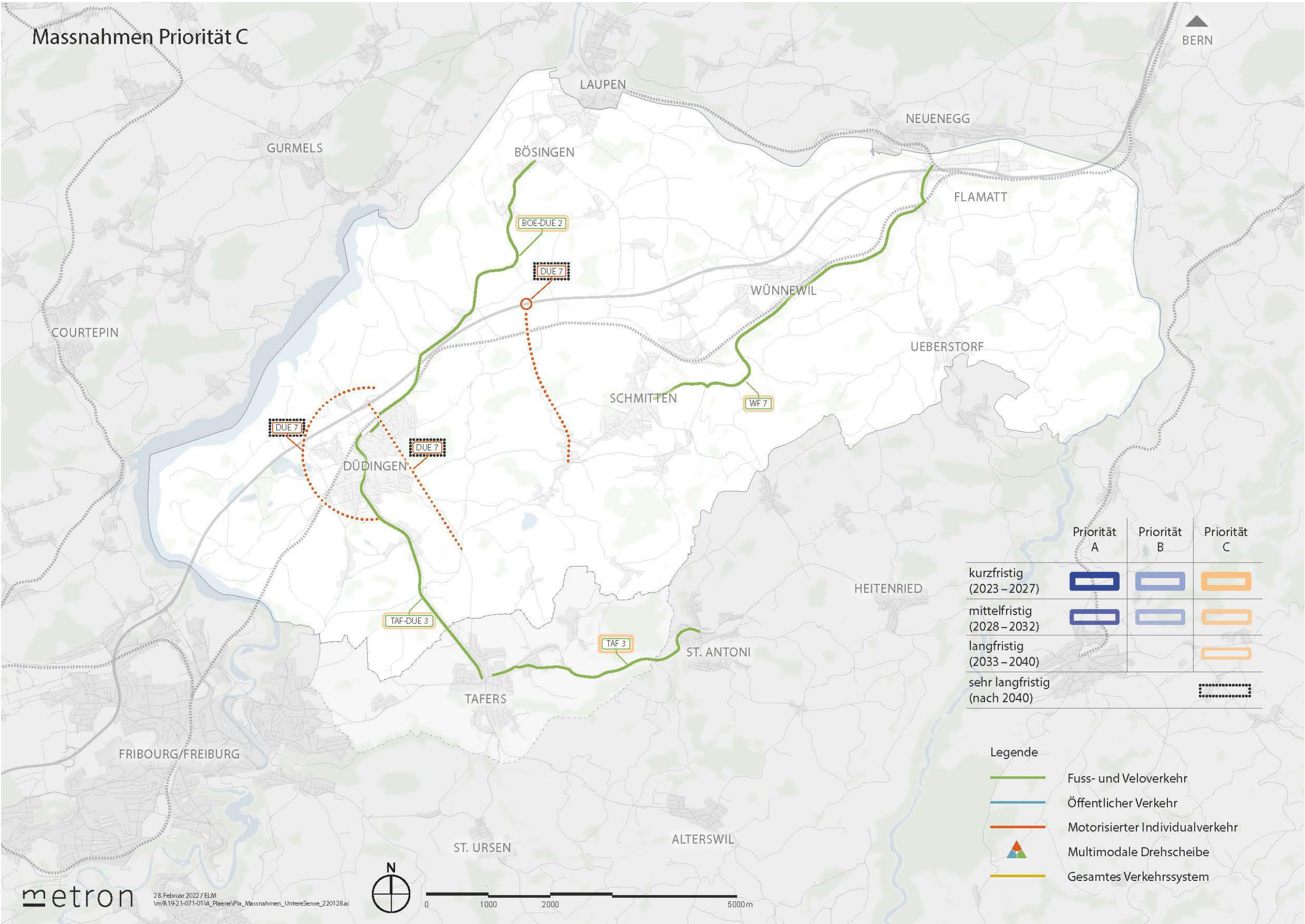
Anhang 4.1: Massnahmen Priorität A



Anhang 4.2: Massnahmen Priorität B

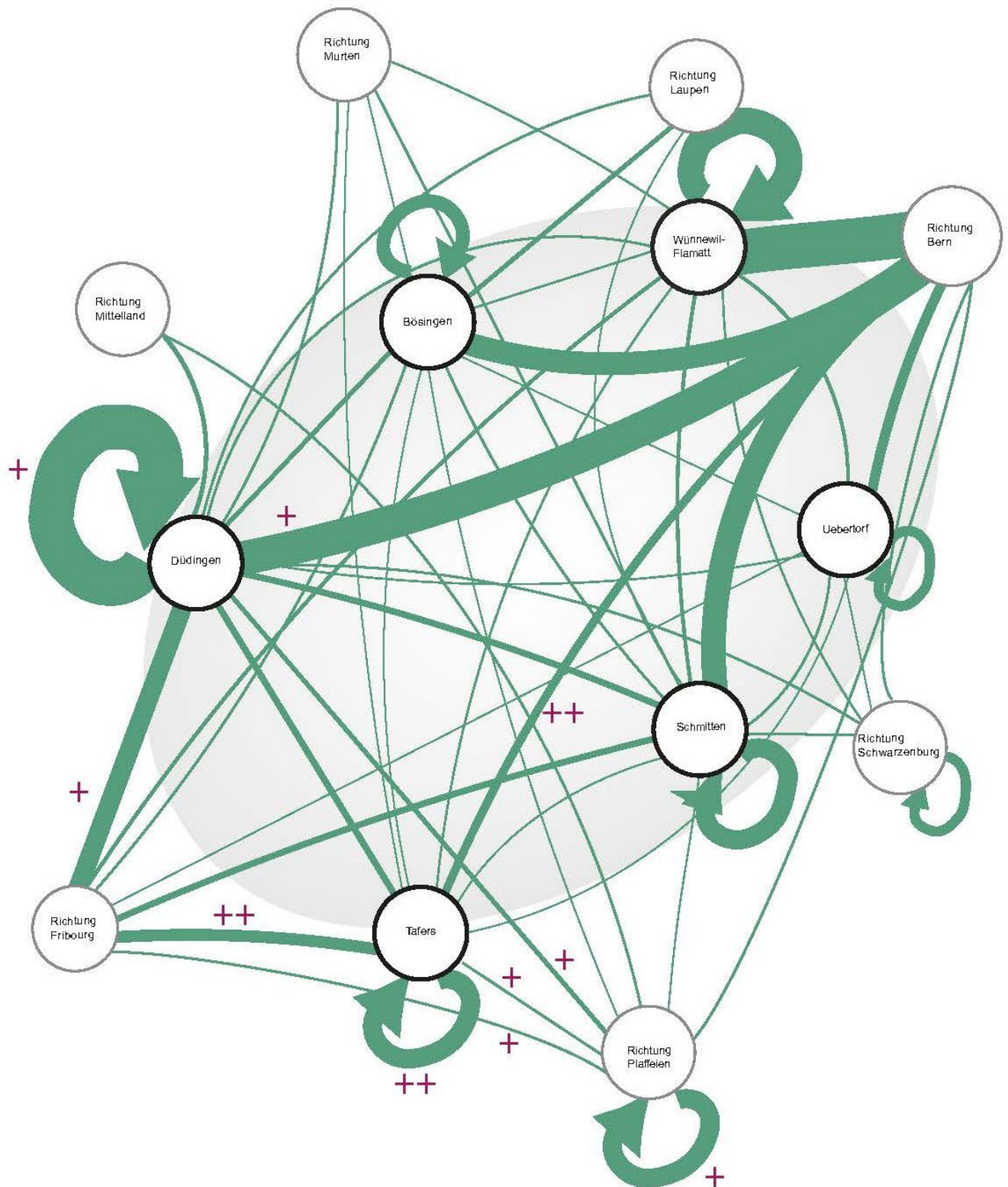


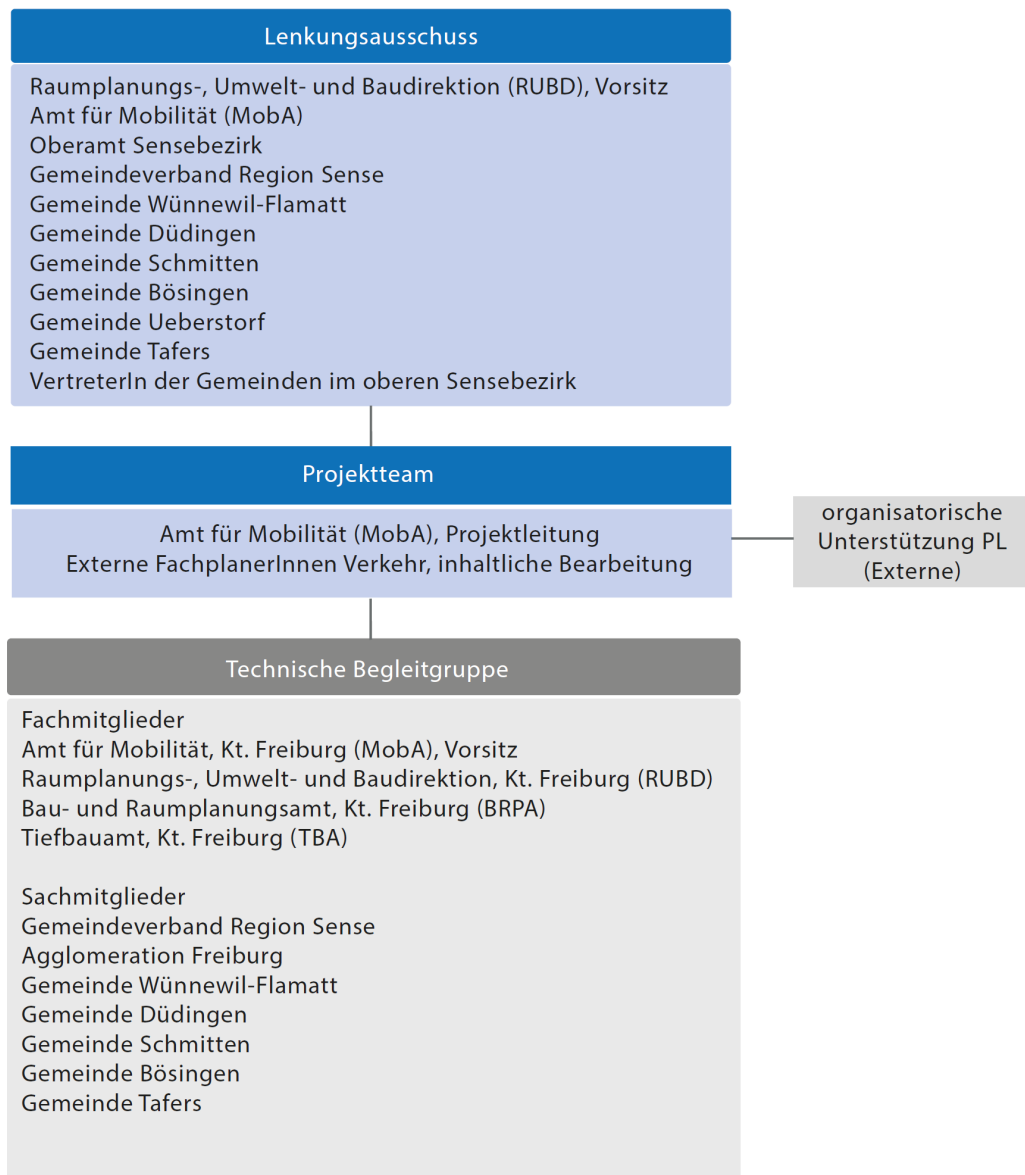
Anhang 4.3: Massnahmen Priorität C



Anhang 5: Pendlerstatistik 2018 und Entwicklung 2040

Darstellung Pendlerbeziehungen 2018 (alle Verkehrsmittel), sowie potenzielle Zunahme bis 2040 (Annahme Metron, gestützt auf potenzielle Siedlungsentwicklungen gemäss Richtplan).



Anhang 6: Organigramm

Lenkungsausschuss**Mitglieder**

- Grégoire Cantin MobA, Amtschef (Vorsitz)
- André Magnin TBA, Ingénieur cantonal
- Manfred Raemy Oberamt Sensebezirk, Oberamtmann
- Martin Baeriswyl Bösing, Syndic
- Urs Hauswirth Düdingen, Syndic
- Hubert Schafer Schmitten, Syndic
- Markus Mauron Tifers, Syndic
- Margrit Dubi Tifers, Syndic (Vertretung von M. Mauron)
- Hans Jörg Liechti Ueberstorf, Syndic
- Andreas Freiburghaus Wünnewil-Flamatt, Syndic
- Walter Stähli Wünnewil-Flamatt, Syndic (Vertretung von A. Freiburghaus)
- Gerhard Liechti Vertreter oberer Sensebezirk, Syndic Tentlingen

Einsitz

- Simon Kellenberger MobA, Leiter Projektteam
- Simon Ruch Gemeindeverb. Region Sense, Geschäftsführer
- Sarah Droz Metron Bern AG, Planerin
- Arthur Stierli ecoptima ag, externer Projektunterstützer
- Andrea Hürlimann ecoptima ag, externe Projektunterstützerin

Technische Begleitgruppe**Fachmitglieder**

- Grégoire Cantin MobA, Amtschef (Vorsitz)
- Simon Kellenberger MobA, Leiter Projektteam (Vertretung Vorsitz)
- Leandro Oetiker BRPA, Abteilung kantonale Planung
- Michel Vonlanthen MobA, Sektion öffentlicher Verkehr und Monitoring
- Michael Blanchard RUBD, Koordinator der Agglomerationen

Sachmitglieder

- David Köstinger Gemeindeverb. Region Sense, Regionalentwickler
 - Olivier Caspar Agglomeration Freiburg
 - Adrian Stettler Bösing, Bauverwalter
 - Alex Kriebel Düdingen, Leiter Bauamt
 - Michael Reitze Düdingen, StV. Leiter Bauamt (Vertretung A. Kriebel)
 - Thomas Baeriswyl Schmitten, Leiter Betrieb & Logistik
 - Jean Loeffler Tifers, Leiter Kompetenzzentrum Bau
 - Serge Marty Wünnewil-Flamatt, Leiter Bauamt
-

metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80