

Mobilität

T201. Öffentlicher Verkehr

T202. Motorisierter Individualverkehr

T203. Kombinierte Mobilität

T204. Radwegnetz

T205. Velowandern

T206. Mountainbike

T207. Fusswege

T208. Wanderwege

T209. Gütertransport

T210. Zivilluftfahrt





T201. Öffentlicher Verkehr

Siehe auch

–

Themen:

Gütertransport

Kombinierte Mobilität

Betroffene Stellen

–

Koordinationsstelle:
MobA

Kantonale Stelle: BRPA

Andere Kantone: BE, NE,
VD

Bund: BAV

Siehe auch

–

Projektblätter:

Eisenbahnprojekte

Modernisierung und
Verlegung des Bahnhofs
Bossonnens

1. Ziele

- › Bestmögliche Einbindung in das nationale und internationale Eisenbahnnetz.
- › Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) für die Bevölkerung im gesamten Kantonsgebiet.
- › Erhöhung des Anteils des ÖV in allen Regionen mit einem attraktiven, rationalen und hochwertigen Angebot.
- › Sicherstellung von attraktiven Fahrzeiten durch die Erleichterung der Fahrt der öffentlichen Verkehrsmittel im städtischen Gebiet.

2. Grundsätze

Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz

- › Bessere Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale Eisenbahnnetz durch:
 - › Beibehaltung des Halbstundentakts und Verkürzung der Fahrzeiten des InterCitys (IC) und des InterRegio (IR) zwischen Bern–Freiburg–Lausanne, bis sie den Zielen der Bahn 2000 entsprechen.
 - › Verbesserung der Qualität der RegioExpress-Erschliessung (Palézieux, Romont, Düdingen, Bulle und Murten).
 - › Verbesserung der Verbindung zwischen Freiburg und Neuenburg.
 - › Verbesserung der Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und den ausserkantonalen Agglomerationen.

Kantonales Netz des öffentlichen Verkehrs

- › Gestaltung des kantonalen ÖV-Netzes so, dass es die grössten Haupt-Pendlerströme effizient abdeckt und die kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkte bedient.
- › Sicherstellung der Schulwege der Mittel- und Hochschulstufe mit dem ÖV.
- › Verbesserung des Angebots am Abend und in der Nacht vor allem zwischen dem Kantonszentrum und den regionalen Zentren.
- › Planung neuer Transportinfrastrukturen, in erster Linie an Orten, wo es die

Besiedlung erfordert.

Hierarchie des kantonalen Netzes

Die Hierarchieebenen des kantonalen Netzes und die damit zusammenhängenden Prinzipien sind die folgenden:

- › Erste Ebene: nationale Eisenbahnlinien (IC, IR, RE)
 - › Beibehaltung mindestens des Stundentakts für die RE-Linien und des Halbstundentakts für die IC- und IR-Linien.

- › Zweite Ebene: Eisenbahnlinien der RER Fribourg | Freiburg
 - › Beibehaltung mindestens des Halbstundentakts für die Linien zum Kantonszentrum und mindestens des Stundentakts für die anderen Linien.
 - › Beibehaltung mindestens des Viertelstundentakts in der Agglomeration Freiburg.

- › Dritte Ebene: Hauptregionalbuslinien und städtische Linien der Agglomerationen
 - › Betrieb dieses Netzes mit Linien für den Anschluss an die Netze der ersten und zweiten Ebene.
 - › Ausbau des Kursintervalls unter Berücksichtigung der Nachfrage, der Kosten und der Auslastung.
 - › Beibehaltung mindestens des 15-Minutentakts für die wichtigsten städtischen Linien der Agglomerationen.
 - › Ausbau der Erschliessung der regionalen Zentren mit Stadtbussen unter Berücksichtigung der Nachfrage, der Kosten und der Auslastung.

- › Vierte Ebene: sekundäre regionale und städtische Linien
 - › Verbindung und Koordination (in Bezug auf die Kursintervalle und Fahrpläne) dieser Ebene mit der ersten, zweiten und dritten Ebene.

Umsteigeknoten

- › Ausbau des Systems der Umsteigeknoten, um die vom ÖV angebotenen Verbindungen zu vervielfachen:
 - › die mit dem nationalen Netz verbundenen Haupteisenbahnknoten sind: Fribourg | Freiburg, Bulle, Kerzers, Murten|Morat, Palézieux, Payerne, Romont;

- › die sekundären Eisenbahnknoten sind: Düdingen, Rosé, langfristig die Haltestelle Avry-Matran, Estavayer-le-Lac, Avenches, Montbovon, Châtel-St-Denis (und geplant: Vauderens und Broc);
- › die Busknoten sind: Tifers, Plaffeien.

Erschliessungsgrad

- › Zuteilung der Erschliessungsgüteklasse zur betroffenen Bauzone, abhängig von der Haltestellenkategorie (Kursintervall und Erschliessungsart) und der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger, um den angemessenen Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel beurteilen zu können.
- › In erster Linie Grundstücke der Bauzone zuweisen, die gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind.
- › Die Erschliessungsqualität mit jeder Bodennutzung koordinieren.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Das Amt für Mobilität (MobA):
 - › übermittelt dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Projekte für den Angebotsausbau, um diese während dem STEP -Ausbauschnitt mit-einzubeziehen;
 - › stellt die Koordination mit den Kantonen der Region Westschweiz via der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO) sicher;
 - › verfolgt die vom BAV an die Verkehrsbetriebe in Auftrag gegebenen STEP-Projekte auf dem Kantonsgebiet;
 - › führt zusammen mit den Verkehrsbetrieben und den Regionen regionale Studien durch, um die Planung des ÖV entsprechend der Fahrplanänderungen sowie der Entwicklung der Nachfrage und Kosten zu aktualisieren;
 - › hält die Erschliessungsgrade der Haltestellen des ÖV auf dem neuesten Stand.

3.2. Regionale Aufgaben

- › Die Regionen:
 - › berücksichtigen die Planungen der Bahn 2000 (Korrektur der Bahnstreckenführung), das STEP und die kantonale Planung des ÖV bei

der Erarbeitung ihres regionalen Richtplans. Insbesondere bei der Standortwahl für den Bau von Schul-, Sport- und Kulturanlagen berücksichtigen sie das ÖV-Netz, insbesondere die Anschlussqualität.

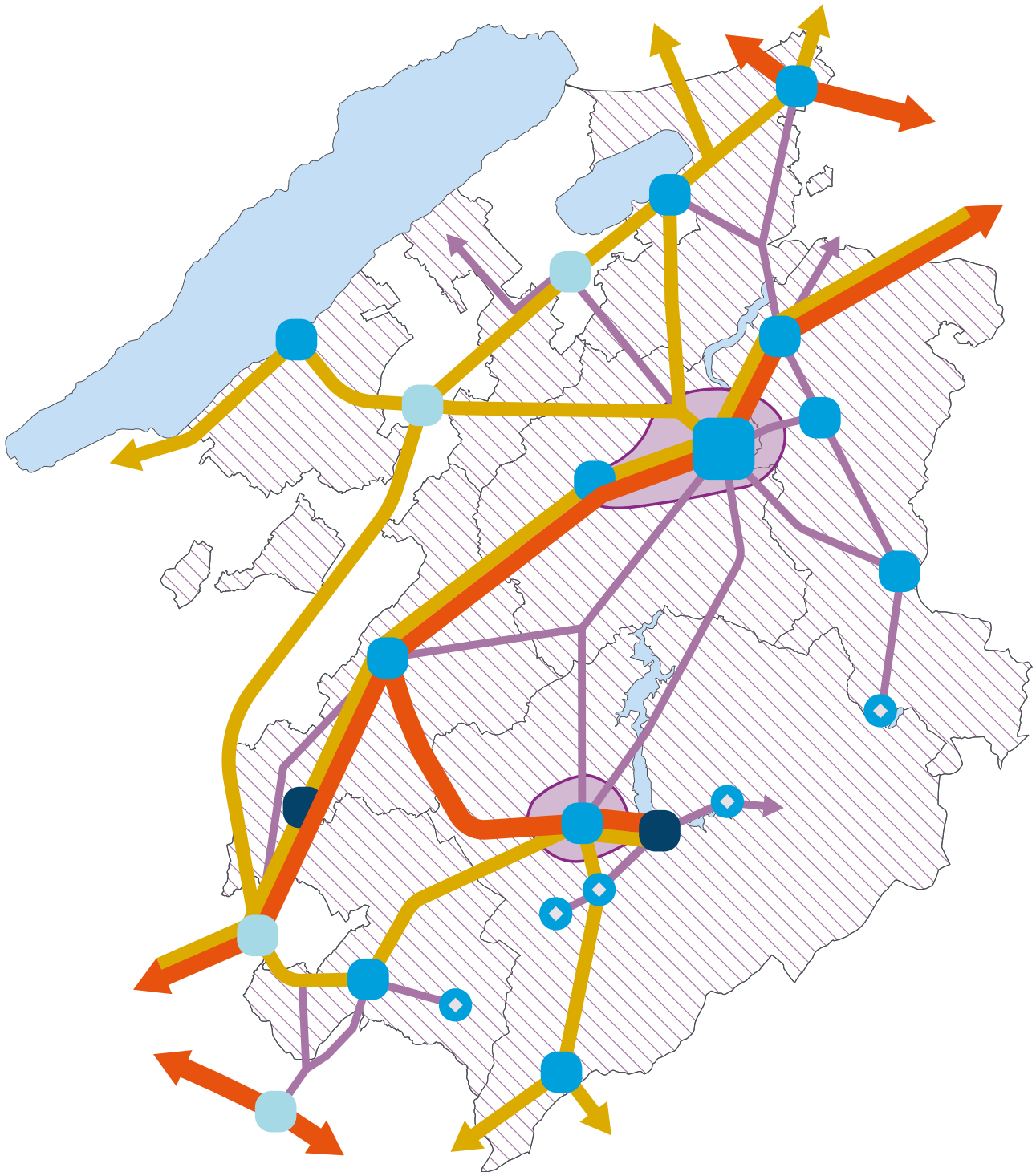
- › Die als Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Agglomerationen:
 - › erstellen ihre eigene Planung des ÖV auf der Grundlage des regionalen und kantonalen Netzes und berücksichtigen die Planungen der Bahn 2000 und des STEP.

3.3. Kommunale Aufgaben

Auswirkung auf die Ortsplanung





- › Gemeinderichtplan:
 - › Berücksichtigung der Planung des ÖV und Definition der (bestehenden, zu verbessernden, zu erstellenden oder zu beseitigenden) Haltestellen im Plan.
 - › Eintrag der Streckenführung der Bahn 2000.
- › Zonennutzungsplan:
 - › Reservation der notwendigen Flächen für das Projekt Bahn 2000 und das STEP-Programm.
- › Erläuternder Bericht:
 - › Begründung jeder Einzonung von Grundstücken, die nicht über eine genügende Erschliessungsqualität verfügen, und Information über die vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung.

Öffentliches Verkehrsnetz nach Nutzungskategorie und Wichtigkeitsgrad







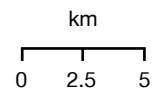
Legende

ÖV-Linien

-  Erschliessung 1. Ebene / Projekt:
IC-, IR-, R_{XE}-Verbindungen
-  Erschliessung 2. Ebene:
Andere Verbindungen mit Haltestellen
-  Erschliessung 3. Ebene (Teilweise) / Projekt /
Stadtverkehrslinien der Agglomerationen
-  Erschliessung 4. Ebene

ÖV-Zentren

-    Umsteigeknoten / Projekt /
ausserhalb des Kantons
-  Kantonaler Tourismusentwicklungsschwerpunkt



Quelle: swisstopo, Staat Freiburg

Bibliographische Hinweise

Kantonaler Verkehrsplan,
Staat Freiburg, Amt für
Mobilität, 2014.

Mitwirkende Stellen

MobA, BRPA, AfU, TBA,
RUBD

1. Ziele

Die Erschliessung durch den ÖV ist ein grundlegendes Anliegen. Die Politik in diesem Bereich hat erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Urbanisierung, die Umwelt sowie die wirtschaftliche Entwicklung, da für bestimmte Betriebe gute Verbindungen mit dem ÖV bei der Wahl eines neuen Standorts sogar ein ausschlaggebendes Kriterium sind.

Das Dekret des Grossen Rates vom 2. Februar 2016 über die Grundsätze und Ziele der Raumplanung definiert als Hauptgrundsatz die bestmögliche Nutzung der bestehenden Infrastrukturen, bevor sie ergänzt oder angepasst werden, und als Ziel die Erhöhung des Anteils des ÖV.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein attraktives und hochwertiges Angebot unabdingbar, das die Nachfrage im gesamten Kantonsgebiet berücksichtigt. Zu diesem Zweck führt der Kanton Freiburg seit Dezember 2011 die RER Fribourg | Freiburg nach und nach ein. Parallel dazu erweitert, optimiert und passt er das Netz und das Angebot der Regionalbusse an. Die Verdichtung des Freiburger Angebots war zudem eines der Ziele, das sich die Freiburger Regierung für die Legislaturperiode 2012–2016 gesetzt hat.

Allerdings hängen die Organisation, der Betrieb, die Planung und der Ausbau des ÖV zu einem grossen Teil vom Bundesrecht ab, auch wenn die Kantone beim Planungsprozess miteinbezogen werden.

Die Problematik des Park-and-Ride an den Bahnhöfen wird im Thema «Kombinierte Mobilität» behandelt.

2. Grundsätze

Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz

Die Realisierung des Projekts Bahn 2000, das Verbesserungsmaßnahmen für die Infrastrukturen und die Leistungsfähigkeit des Rollmaterials vorsah, wurde in Etappen geplant. Durch die Fertigstellung der ersten Etappe des Projekts Bahn 2000 konnte Ende 2004 die Attraktivität des Angebots im nationalen Fernverkehrsnetz verbessert werden.

~~Die Ziele der Bahn 2000, in Lausanne und Bern im Halbstundentakt umfassende Knoten zu schaffen, bleiben bestehen. Zusätzlich muss die Fahrzeit der InterCity- und InterRegio-Verbindungen zwischen Bern–Freiburg–Lausanne noch unter 60 Minuten gesenkt werden.~~

Das Projekt Bahn 2000 wurde revidiert und durch das Projekt zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) ergänzt.

Die Entwicklung und Planung der Eisenbahnstrukturen werden nunmehr im Rahmen der Planung des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) des Bundes erarbeitet und ausgeführt. Der Ausbauschnitt (AS) 2025 wurde angenommen, der AS 2030/35 ist im Gange.

Die Ziele der Bahn 2000 zur Errichtung der Gesamtknoten der Minuten 00/30 richtung Lausanne und Bern bleiben für den Kanton dennoch bestehen, umso mehr als dass der Kanton die Verkehrszeiten der InterCity- und InterRegio-Verbindungen zwischen Bern - Freiburg - Lausanne auf unter 60 Minuten führen möchte.

Kantonales Netz des öffentlichen Verkehrs

Die Pendlerinnen und Pendler, die zur Arbeit oder Ausbildung fahren, stellen die wichtigste Benutzergruppe des ÖV dar. Fast 70% der berufstätigen Personen arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde und von ihnen verwenden 30% den ÖV.

Die Fahrten zu Ausbildungszwecken sind ebenfalls sehr zahlreich und werden hauptsächlich durch den ÖV sichergestellt (63% der zurückgelegten Strecken). Es ist deshalb wichtig, dass die Standortwahl einer Schulanlage auf das Verkehrsnetz ausgerichtet wird. Die Beförderung der Schülerinnen und Schüler mit ÖV entspricht den Anforderungen der Rentabilität des Bundes zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots für die Pendlerinnen und Pendler bei.

Der Freizeitverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung. 2010 ist er der häufigste Verkehrszweck in der Schweiz: 40% der Tagesdistanzen werden für Freizeitaktivitäten zurückgelegt (gegenüber 30% für Arbeit und Ausbildung und 13% für Einkäufe). Hingegen wird nur für 11% des Freizeitverkehrs der ÖV verwendet. Der ÖV soll an Bedeutung gewinnen:

- › Im Kantonszentrum sowie in die Regionalzentren oder Zonen mit vielen Freizeitaktivitäten sind ÖV-Verbindungen auch nach 19 Uhr anzubieten.
- › In den kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten mit Tourismusanlagen von kantonaler Bedeutung, die auch zahlreiche Personen von ausserhalb des Kantons anziehen, sind ÖV-Verbindungen zu bestimmten Jahreszeiten oder das ganze Jahr über anzubieten.

Schliesslich nimmt auch der Einkaufsverkehr immer mehr zu, insbesondere im Zusammenhang mit den grossen Einkaufszentren, die starke Verkehrsaufkommen verursachen. Es ist deshalb wichtig, dass die Einkaufszentren gut an den ÖV angebunden sind und die Nutzung des ÖV für Einkaufsfahrten attraktiv wird.

Netzhierarchie

Das ÖV-Netz ist hierarchisch aufgebaut. Die Fahrpläne und Kursintervalle der einzelnen Ebenen müssen auf die jeweils nächste Ebene abgestimmt sein.

- › Die erste Ebene besteht aus den Bahnlinien des Fernverkehrs,
- › Die zweite aus den regionalen Bahnlinien der RER Fribourg | Freiburg, die Teil des regionalen Personenverkehrs (RPV) sind und gemeinsam vom Kanton und Bund bestellt und abgegolten werden,

› Die dritte Ebene deckt das wichtigste Regionalbusnetz des RPV und die städtischen Agglomerationslinien Freiburg und Bulle ab,

› Die vierte Ebene umfasst die sekundären regionalen und örtlichen Linien ab.

Es ist zu beachten, dass der Viertelstundentakt der Eisenbahn in der Agglomeration aus Betriebsgründen bis Schmitten verlängert wird.

Das Angebot der RPV-Linien muss die vom BAV in der Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr festgelegten Kriterien einhalten. Darin wird abhängig von Transportmittel und Kursintervall ein minimaler Kostendeckungsgrad (d.h. eine minimale Wirtschaftlichkeit) festgelegt.

Die Eisenbahn-Haltestellen, die in der Nähe der Siedlungen liegen, werden grundsätzlich nicht in Frage gestellt.

Konstruktive Massnahmen (Buslinien, Verkehrsampeln mit Vorauswahl an Kreuzungen, etc.) können insbesondere in den Agglomerationen notwendig sein, um die Beförderungsgeschwindigkeit der Busse, und damit ihre Attraktivität, zu gewährleisten.

Umsteigeknoten

Die Haltestellen, an denen die Umsteigezeiten der Linienfahrpläne aufeinander abgestimmt sind, nennt man Umsteigeknoten.

Trotz der systematischen Untersuchung der Anschlüsse zwischen den Linien können bestimmte Bahnhöfe (Givisiez, Courtepin, Domdidier) und Haltestellen (Rueyres, Farvagny und Vuisternens-devant-Romont) keine Knoten als solche anbieten, d.h. diese Haltestellen müssen den Umstieg zwischen den Linien organisieren.

Erschliessungsgrade

Der angemessene ÖV-Anschluss, der gemäss Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) Teil der Groberschliessung ist, wird nach folgenden Kriterien beurteilt:

- › Distanz zur nächsten Haltestelle,
- › Kursintervall, mit dem die Haltestelle bedient wird,
- › Art des Verkehrsmittels und der Haltestelle (Bahnknoten, Bahnlinie oder Busknoten, Buslinie).

Die Kursintervalle gründen auf dem durchschnittlichen Intervall zwischen der Anzahl Abfahrten von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr.

Die Haltestellen des ÖV sind in Kategorien von I bis VI je nach Kursintervall und Art der Haltestellen eingeteilt.

Kursintervall	Bahnknoten	Bahnlinie / Busknoten	Regional-/Stadt-/lokaler Bus
< 10 min	I	I	II
11 bis 20 Min.	I	II	III
21 bis 40 Min.	II	III	IV
41 bis 60 Min.	III	IV	V
61 bis 120 Min.	-	V	VI

Die Erschliessungsgüteklasse des Baugebiets wird abhängig von der Haltestellenkategorie und ihrer Erreichbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger festgelegt (tatsächliche Entfernung).

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen in Meter)				
	< 300 m	300–500 m	501–750 m	751–1'000 m	1'001–1'500 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E
IV	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-
V	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-	-
VI	Niveau E	Niveau E	-	-	-

In erster Linie werden die Grundstücke eingezont, die gut an das Verkehrsnetz angeschlossen sind. Dies entspricht dem Grundsatz des Dekrets des Grossen Rates, die bestehenden Infrastrukturen bestmöglich zu nutzen, bevor sie ergänzt und angepasst werden.

Die notwendige Erschliessungsqualität, beispielsweise für grosse Verkehrserzeuger oder für Arbeitszonen, wird in den Themen über die jeweilige Bodennutzung behandelt.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

~~Die Entwicklung und die Gestaltung der Bahninfrastruktur werden im Rahmen der Planung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes in Etappen geplant und umgesetzt. Die Arbeiten für den Unterhalt und den Betrieb der Bahninfrastruktur, die in der Verantwortung des Bundes liegen, werden über Leistungsvereinbarungen geplant und realisiert, die zwischen dem Bund und den Infrastrukturbetreibern abgeschlossen werden.~~

Die Finanzierung der im STEP berücksichtigten Projekte (insbesondere die neuen Bahnhaltstellen) sowie der Unterhalt und der Betrieb der Bahninfrastruktur werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes sichergestellt, an dem sich die Kantone beteiligen.

Der Kanton beteiligt sich im Rahmen der von der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO) geleiteten Westschweizer Planungsregion an der Planung von

STEP.

Unter Berücksichtigung der Fahrplanänderungen und der Entwicklung der Nachfrage entwickelt und plant der Kanton das Angebot der RER Fribourg | Freiburg (2. Ebene) etappenweise im Rahmen einer Organisation, die mit Beschluss vom 21. Dezember 2010 des Staatsrates umgesetzt wurde und folgendes vorsieht: einen Steuerungsausschluss, einen technischen Leitungsausschuss sowie Koordinationsgruppen mit den betreffenden Kantonen.

Der Kanton plant und passt das Netz und das Angebot der Regionalbusse (3. Ebene) regelmässig im Rahmen von regionalen Studien an, die zusammen mit den betreffenden Regionen und den Verkehrsbetrieben durchgeführt werden.

3.2. Regionale Aufgaben

Anders als die Agglomerationen, die in regionalen Verkehrsverbunden zusammengeschlossen sind, haben die Regionen keine Planungsaufgaben für den öffentlichen Verkehr.

Die Perimeter der regionalen Planung des ÖV entsprechen nicht zwingend den Verwaltungsgrenzen der Bezirke. Sie werden gemäss der Passagierströme festgelegt.

T202. Motorisierter Individualverkehr

Siehe auch

—

Themen:

Kombinierte Mobilität

Radwegnetz

Fusswege

Lärmschutz

Luftreinhaltung

Projektblätter:

Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum und Zufahrt zum Freiburger Spital (HFR)

Verbindung Birch–Lug-
giwil

Autobahnanschluss
Matran

Zu prüfende Umfahrungs-
strassenprojekte

Umfahrungsstrasse
Düdingen

Strassenverbindung
Marly–Matran

Überdeckung Chamblieux

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle:
MobA

Kantonale Stellen: TBA,
Büro VALTRALOC, BRPA

Andere Kantone: BE, VD

1. Ziele

- Den Benutzerinnen und Benutzer ein sicheres, dauerhaftes und bedürfnisgerechtes Strassennetz zur Verfügung stellen.
- Optimierung der Investitionen und Reduzierung der Einflüsse auf die Umwelt, die schützenswerten Bauten und Ortsbilder.
- Sicherstellung des Verkehrsflusses unter Berücksichtigung der Funktion der Strassen und der Hierarchie des Strassennetzes.
- Eindämmung der Immissionen durch den Autoverkehr innerorts, namentlich der Lärmbelastung und die Luftverschmutzung.
- Verbesserung der Durchgangsmöglichkeiten bei den kantonalen und kommunalen Verkehrsnetzen für die Fauna.

Kantonales Strassennetz

- Sicherstellung der Sicherheit der motorisierten Fortbewegung und des Veloverkehrs durch funktionsgerechte Strassengestaltungen.
- Priorisierung der Kapazität und der hohen Verkehrsqualität auf den Hauptstrassen.
- Erhaltung der Funktion des kantonalen Strassennetzes bei Einzonungen, indem neue Zufahrten zu diesen Strassen und eine Zersiedelung entlang dieser Strassen beschränkt werden.

Gemeindestrassennetz

- Ergänzung des kantonalen Strassennetzes mit Gemeindestrassen zur Sicherstellung der Feinerschliessung der Gemeinden.
- Sicherstellung der Sicherheit aller Fortbewegungsmittel einschliesslich des Langsamverkehrs durch eine funktionsgerechte Strassengestaltung gemäss der Netzhierarchie.
- Vereinigung der Verkehrsfunktion mit der sozialen Funktion des Strassenraums, indem ein mässiges Verkehrsaufkommen in den Quartieren gewährleistet wird.
- Förderung des Verkehrsflusses ausserorts.

Aufwertung der Ortsdurchfahrten (VALTRALOC)

› Förderung der Aufwertung der Ortsdurchfahrten auf Gemeindestrassen, um die vom Verkehr verursachten Belastungen und Konflikte zu reduzieren und die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern.

› Keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf dem kantonalen Strassennetz.

2. Grundsätze

Kantonales Strassennetz

› Einbindung in das Schweizer Hauptstrassennetz.

Hauptstrassen

› Ergänzung des nationalen Verkehrsnetzes.

› Sicherstellung des allgemeinen Transitverkehrsflusses durch eine hohe Kapazität und Verkehrsqualität.

› Gewährleistung der Verbindungen:

› zwischen dem Kantonszentrum und den kantonalen Zentren der angrenzenden Kantone;

› zwischen dem Kantonszentrum und den regionalen Zentren;

› zwischen den regionalen Zentren;

› zwischen den regionalen Zentren und dem nächstgelegenen Autobahnanschluss;

› zwischen dem Kantonszentrum und den regionalen Zentren des Kantons Freiburg einerseits sowie mit den Zentren der angrenzenden Kantone andererseits.

Nebenstrassen

› Ergänzung des Hauptverkehrsnetzes und Erschliessung des Kantonsgebiets, namentlich durch die Verbindung der strategischen Sektoren, der kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten und der Enklaven mit dem übergeordneten Strassennetz.

› Sicherstellung des Verkehrsflusses mit einer geringeren Kapazität und Verkehrsqualität.

› Sicherstellung der Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und dem

städtischen Gebiet ausserhalb der Zentren.

- › Sicherstellung der Kontinuität mit dem Verkehrsnetz der Nachbarkantone der gleichen Hierarchieebene.

Umfahrungsstrassen

- › Erhöhung der Leistungsfähigkeit der kantonalen Strassenachsen.
- › Entlastung der Ortschaften vom Transitverkehr, um die verursachten Umweltbelastungen zu reduzieren.
- › Präsentation eines vorteilhaften Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Gemeindestrassennetz

- › Erschliessung der verschiedenen kommunalen Nutzungszonen, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Entwicklungen und aller Fortbewegungsmittel (motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Langsamverkehr, usw.).
- › Anbindung der Gemeinde mit einem hierarchisierten Gemeindefeld an das kantonale Netz.
- › Berücksichtigung der Qualität und Struktur des Siedlungsgebiets bei der Festlegung der Strassengestaltung.

Aufwertung der Ortsdurchfahrten (VALTRALOC)

- › Schonung der Orte, die im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) sind, entsprechend ihrer Bedeutung und Substanz (national, regional oder lokal).
- › Schonung der Orte, die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Der Kanton und die Nachbarkantone:
 - › koordinieren ihre jeweiligen Strassennetze, um deren Kontinuität für die Benutzerinnen und Benutzer sicherzustellen.

- › Das Amt für Mobilität (MobA):
 - › plant das kantonale Strassennetz;
 - › führt die notwendigen Planungs- und Betriebsstudien durch, um das Funktionieren des kantonalen Strassennetzes sicherzustellen und den Bussen gute Verkehrsbedingungen auf den Kantonsstrassen zu bieten;
 - › bewertet die Angemessenheit und die Prioritäten der Realisierung von Umfahrungsstrassen neu.
- › Das Tiefbauamt (TBA):
 - › unterhält und bewirtschaftet die Kantonsstrassen;
 - › erstellt Projektstudien und führt die Neugestaltungsarbeiten der Kantonsstrassen aus (Sanierungen von Kreuzungen, Umfahrungen, usw.);
 - › legt die Planungszonen auf, um die freie Verfügung über die notwendigen Grundstücke für Strassenprojekte sicherzustellen;
 - › koordiniert seine Unterhaltsarbeiten der Ortsdurchfahrten mit den Arbeiten der Gemeinden;
 - › prüft die Möglichkeit, bei seinen Unterhaltsarbeiten und Strassenprojekten Radwege zu schaffen;
 - › überwacht die Durchgangsmöglichkeiten bei den vorhandenen Verkehrsnetzen für die Fauna.
- › Das Büro VALTRALOC:
 - › erarbeitet Richtlinien für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten.

3.2. Regionale Aufgaben

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- › Definition der notwendigen Anpassungsmassnahmen für das Strassennetz aus, mit dem Ziel, die vorgesehenen Entwicklungen in den strategischen Sektoren sicherstellen zu können.

Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm

- › Definition des Strassennetzes, das die Agglomeration und seine Hierarchie strukturiert, mit dem Ziel, die verschiedenen Agglomerationsgemeinden und die strategischen Sektoren koordiniert zu erschliessen, unter Berücksichtigung des Status der Strassen (national, kantonale und kommunale) sowie der geplanten Entwicklungen.

- › Planung der Massnahmen zur Lenkung und Regulierung des Verkehrs in der Agglomeration (Zufahrtskontrollen, usw.) sowie zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, unter Berücksichtigung der geplanten Entwicklungen.
- › Achtung auf die Harmonisierung der kommunalen Parkplatzkonzepte hinsichtlich der Parkplatzdimensionierung und -bewirtschaftung.

3.3. Kommunale Aufgaben

› Die Gemeinden:

- › erarbeiten ein Parkplatzkonzept, wenn sie gemäss dem Ausführungsreglement zum kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz dazu verpflichtet sind;
- › untersuchen den Parkplatzbedarf für Reiseautos, wenn sie in einem kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkt liegen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

› Gemeinderichtplan:

- › Definition der Strassennetzhierarchie der Gemeinden unter Berücksichtigung des Status der übergeordneten Strassen und der möglicherweise geplanten Änderungen in Zusammenhang mit ihrem Ausbau.
- › Bezeichnung der (zu schaffenden, zu verbessernden oder aufzuhebenden) Kreuzungen sowie der Standorte der Hauptparkplätze.
- › Bezeichnung des geplanten Umfahrungsstrassenverlaufs und der notwendigen Begleitmassnahmen für die Ortsdurchfahrt.
- › Bezeichnung des Aufwertungsperimeters der Ortsdurchfahrten und der geplanten Zonen mit Verkehrsberuhigung.
- › Übertragung des Standortes der Hauptparkplätze (bestehende, zu verbessernde, zu schaffende oder aufzuhebende).
- › Bezeichnung der Plätze, die in den kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten für Reiseautos reserviert sind.

› Zonennutzungsplan:

- › Berücksichtigung der geplanten Umfahrungsstrassen (Planungszonen, Belastungen, usw.).

› Gemeindebaureglement:

- › Festlegung der Dimensionierungsregeln der Hauptparkplätze in Ab-

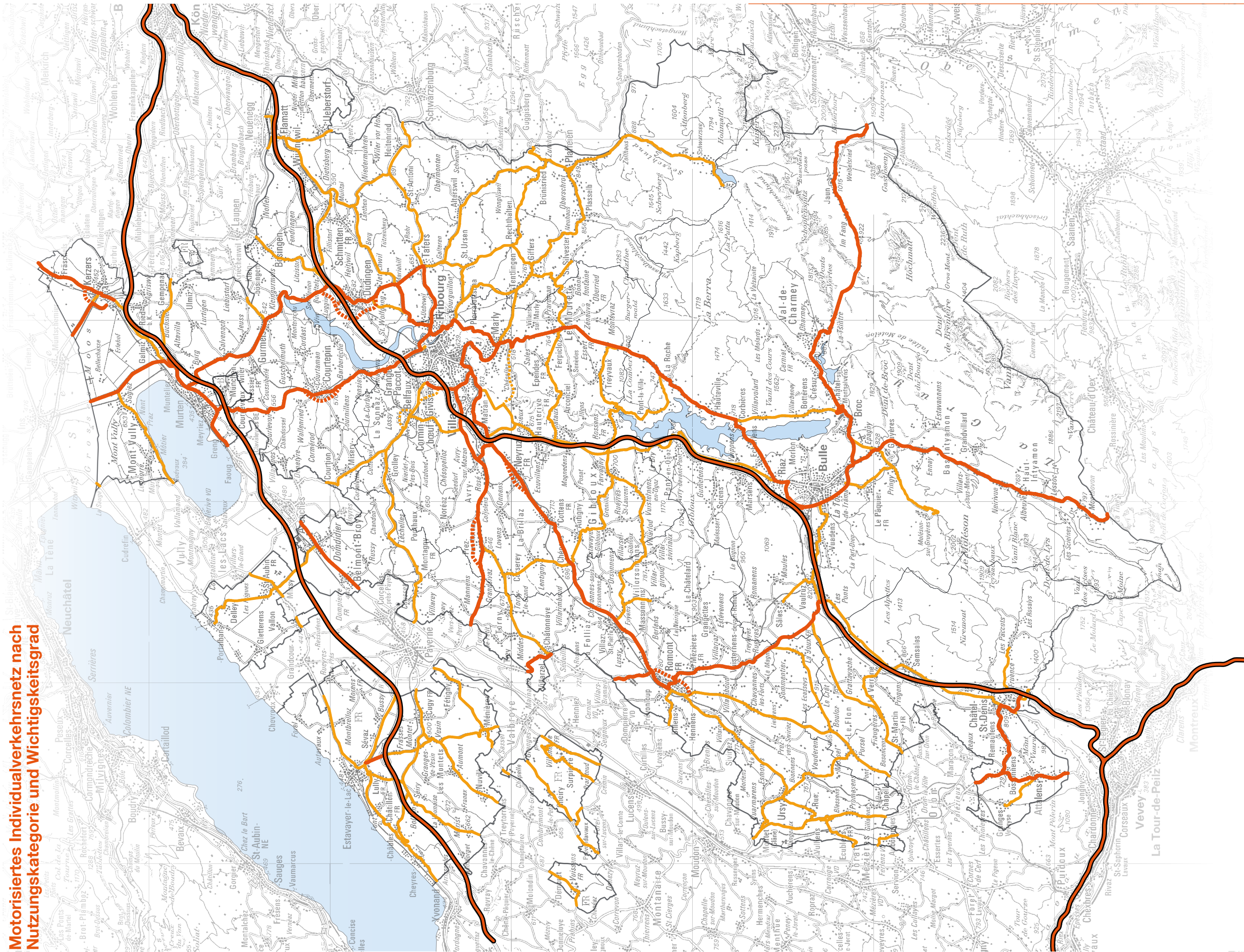
hängigkeit von Nutzungsbestimmungen auf der Grundlage von Normen und Richtlinien.

› Erläuternder Bericht:




- › Gegebenenfalls Integration des Parkplatzkonzepts zur qualitativen und quantitativen Bewirtschaftung der Parkplätze.
- › Orientierung über den Parkplatzbedarf für Reisecars in den kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten.



Motorisiertes Individualverkehrsnetz nach Nutzungskategorie und Wichtigkeitsgrad



Legende

-  Nationalstrasse – Autobahn und Autostrasse
-  Kantonsstrasse – bestehende / geplante Hauptstrasse
-  Kantonsstrasse – bestehende / geplante Nebenstrasse



Quelle: swisstopo, Staat Freiburg





Bibliographische Hinweise

Sachplan Strassen, Staat Freiburg, 1997.

Sachplan Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2017.

Mitwirkende Stellen

MobA, TBA, RUBD, BRPA

1. Ziele

Strassen sind gemeinnützige Bauwerke. Als wesentlicher Teil der Infrastruktur gewährleisten sie die Mobilität von Personen und Gütern. Dies ist umso wichtiger, als zwei Drittel der Pendlerbewegungen über den Auto- und motorisierten Zweiradverkehr abgewickelt werden. Gleichzeitig benutzt der ÖV für drei Viertel ihrer Linien das Strassennetz. Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut und besteht aus einem übergeordneten Netz von Nationalstrassen, zwei weiteren Ebenen von Kantonsstrassen sowie aus Gemeindestrassen. Diese hierarchischen Ebenen sind aufeinander abgestimmt und ergänzen sich gegenseitig, um die Erschliessung des Gebiets sicherzustellen. Jede Ebene hat eine vorrangige Funktion, auch wenn sie manchmal mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllt.

Nationalstrassen

Die den Kanton durchquerenden Nationalstrassen Autobahn A1 und Autobahn A12 stellen das Rückgrat des Strassennetzes dar. Ihre Benützung soll für den Durchfahrts- und Langstreckenverkehr innerhalb des Kantons als erstes gefördert und prioritär behandelt werden.

Kantonsstrassen

Das kantonale Strassennetz ist, abhängig von der Bedeutung der Strassen, in Haupt- und Nebenstrassen unterteilt. Diese Strassen haben zum Ziel, das nationale Netz für den Durchgangs- und kantonsinternen Zubringerverkehr sowie für den Veloverkehr zu ergänzen. Das kantonale Strassennetz stellt die Verbindungen zwischen den Zentren sicher, die die Siedlungsstruktur bilden. Es hat somit eine raumstrukturierende Wirkung.

Gemeindestrassen

Die Gemeindestrassen sowie die Privatstrassen im Gemeingebrauch stellen die Feinerschliessung der Gemeinden, ab den übergeordneten Strassennetzen aus, sicher. Sie gewährleisten namentlich:

- › die Verbindung zwischen den Ortschaften, Weilern und Quartieren der Gemeinde;
- › die Erschliessung der Quartiere und Zonen der Gemeinde;
- › die Verbindung zu Bahnhöfen, Häfen oder Flugplätzen;
- › den Anschluss von Tourismusorten.

2. Grundsätze

Kantonales Strassennetz

Das kantonale Strassennetz ergänzt das nationale Netz, indem es dem Durchgangsverkehr eine rasche und sichere Durchquerung des Kantons ermöglicht. Es ist folglich in das Schweizer Hauptstrassennetz integriert, das in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr definiert ist, und stellt die Hauptverbindung zwischen den Zentren der Siedlungsstruktur sicher.

Das kantonale Strassennetz ist in zwei hierarchische Ebenen aufgeteilt: in Haupt- und Nebenstrassen.

Hauptstrassen

In der Regel haben sich die wichtigsten Bemühungen der Ausbauten der Strassennetze auf die Hauptstrassen zu konzentrieren, auf denen die Bedürfnisse des MIV und des ÖV in einem gewissen Mass Vorrang vor der Lebensqualität und den anderen Fortbewegungsmittel haben.

Für die Gewährleistung ihrer Funktion müssen die kantonalen Hauptstrassen ausserorts:

- › eine ausgeglichene Linienführung aufweisen und eine gute Sicht gewährleisten, damit in gewissen Abschnitten namentlich Lastwagen überholt werden können;
- › eine Strassennutzung ohne Einschränkungen innerhalb der Geschwindigkeitsgrenzen ermöglichen (in der Regel 80 km/h ausserorts);
- › über stark begrenzte Zufahrten und seitliche Einmündungen verfügen, um eine hohe Verkehrsstärke und Sicherheit zu gewährleisten;
- › durch eine zweckmässige Gestaltung mit ausreichend Platz (Einspurlinien, Kreisel, usw.) die eine sichere Fortbewegung an den Kreuzungen gewährleisten;
- › für den Langsamverkehr eine separate Fahrspur bieten: mit alternativen Wegen für den Landwirtschaftsverkehr, mit abgesicherten Anlagen in Form von Velowegen oder Velostreifen für den Veloverkehr.

Nebenstrassen

Die Kapazität und Befahrbarkeit der Nebenstrassen ist in der Regel geringer als die der Hauptstrassen. Ausserorts passt sich die Linienführung bestmöglich der Topografie an, auch wenn dies Überholmanöver erschwert oder gar verunmöglicht. Im Allgemeinen ist es nicht nötig, den Landwirtschaftsverkehr abzutrennen. Für Velos sind oft Velostreifen oder Gemischtverkehr vorgesehen. Zwei Lastwagen können ausser-

orts gegebenenfalls nur mit reduzierter Geschwindigkeit kreuzen. Ein Lastwagen sollte mit einem Personenwagen ohne Geschwindigkeitsreduktion kreuzen können. Diese Geschwindigkeit kann unter der maximal erlaubten Geschwindigkeit liegen (80 km/h ausserorts).

Umfahrungsstrassen

Mehrere Gemeinden haben den Bau von Umfahrungsstrassen beantragt, um ihr Zentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Um die Zweckmässigkeit der verschiedenen Umfahrungsstrassenprojekte aufzuzeigen und in der Folge Prioritäten zu setzen, wurde das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte unter dem Gesichtspunkt des direkten Nutzens für alle Strassenbenutzenden, der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs, der Lebensqualität im städtischen Raum und schliesslich der für den Ausbau notwendigen Raum und wirtschaftlichen Strukturen geprüft.

Davon ausgehend hat der Staatsrat entschieden, Planungsstudien für die Umfahrungsstrassenprojekte von Belfaux, Courtepin, Romont, Neyruz, Prez-vers-Noréaz, Givisiez, Düdingen, Friseneit und Kerzers einzuleiten. Die Projekte von Marly-Matran und Düdingen waren bereits Gegenstand eines Dekrets zur Durchführung von Studien (2006 und 2009).

Nach dem Bau einer Umfahrungsstrasse wird die so entlastete Strasse in der Regel zu einer Gemeindestrasse. Zur Förderung des Umsteigens müssen Kompensationsmassnahmen ergriffen werden.

Gemeindestrassennetz

Die Erschliessung der Gemeinden wird mit einem Gemeindestrassennetz gewährleistet, das in Hauptstrassen, Sammelstrassen und Zubringerstrassen unterteilt ist und sich an das kantonale Strassennetz anschliesst. Durch dieses Strassennetz können alle Fortbewegungsmittel (einschliesslich Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrenden) die verschiedenen Siedlungsgebiete der Gemeinde sicher erreichen. Die Gestaltungsmerkmale der Gemeindestrassen hängen hauptsächlich von ihrem Verkehrsaufkommen und ihrer Funktion im Gemeindestrassennetz ab. Um die Wohnquartiere vor der Verkehrsbelastung zu schützen, werden dringend Massnahmen für die Geschwindigkeitsreduktion empfohlen (z. B. Schaffung von Tempo-30- oder Begegnungszonen).

In den Agglomerationen, wo die Kapazität des Strassennetzes immer mehr an ihre Grenzen stösst, müssen Verkehrslenkungs- und Verkehrssenkungsmöglichkeiten durch Bau- und Verwaltungsmassnahmen angestrebt werden, namentlich durch die Errichtung:

- › von Zufahrtskontrollen, mit denen der Verkehr auf ein für das nachgelagerte Verkehrsnetz akzeptables Niveau dosiert und gegebenenfalls bestimmten Bewegungen Vorrang gegeben werden kann;
- › eines dynamischen Kreuzungsmanagements unter Berücksichtigung

aller vorhandenen Verkehrsströme (einschliesslich MIV, ÖV und Langsamverkehr), die bestimmten Bewegungen Vorrang einräumen kann;

- › einer zweckmässigen Verkehrslenkung;
- › einer dynamischen Signalisation der Parkplätze, mit der die Autofahrenden zu freien Parkplätzen geführt werden, wodurch der Parkplatzsuchverkehr eingeschränkt wird;
- › eines koordinierten Parkplatzmanagements für Pendlerinnen und Pendler sowie Kundinnen und Kundinnen und Kunden/Besucherinnen und Besucher.

Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung dieser Massnahmen, falls National- und/oder Kantonsstrassen betroffen sind. Dem Kanton geht es darum:

- › die Befahrbarkeit und die Verkehrsqualität sicherzustellen und auch die anderen Funktionen der Strassen, namentlich die Kontinuität des Verkehrsflusses auf dem kantonalen Strassennetz zu gewährleisten;
- › die Verkehrssicherheit auf diesen Strassen zu gewährleisten, indem namentlich die Bildung von Warteschlangen auf den Nationalstrassen vermieden wird.

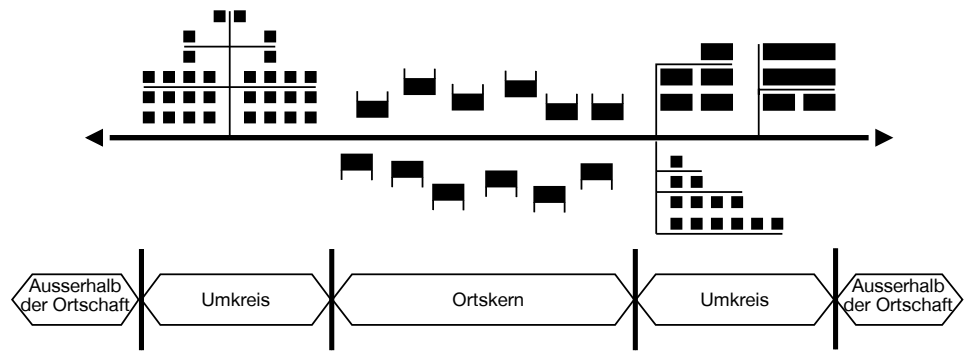
Wurde einer Gemeinde die Kompetenz vom Kanton übertragen, kann ihr diese Rolle obliegen.

Wird eine Strasse gebaut oder neu gestaltet, um einen Teil des Agglomerationsnetzes zu entlasten, sind gleichzeitig flankierende Massnahmen vorzusehen, um die Verlagerung des Verkehrs und die tatsächliche Verringerung der Umweltbelastungen (Lärm, Luftverschmutzung) zu gewährleisten. Parallel zur Anwendung des Aktionsplans «Strategie Biodiversität Schweiz» des Bundes sind mögliche Massnahmen zur Verminderung der Zerstückelung der Fauna umzusetzen.

Aufwertung der Ortsdurchfahrten (VALTRALOC)

Die Grundsätze von VALTRALOC empfehlen innerorts eine abweichende Strassengestaltung, die den durchquerten Raum aufwertet, ohne ihre Kapazität zu begrenzen, und die verschiedenen vorhandenen Fortbewegungsmittel berücksichtigt, um einen optimierten und gesicherten Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Umweltbelastungen zu begrenzen.

Jede Ortschaft oder jedes Ortsbild weist Besonderheiten auf, auch wenn die Siedlungsstruktur im Allgemeinen vergleichbar ist. Sie besteht in der Regel aus einem Ortskern, Peripherien und Gebieten ausserhalb der Ortschaft mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.



Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten hat diese Struktur zu berücksichtigen und aufzuwerten, um zu einer natürlichen Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Autofahrerinnen und Autofahrer zu führen und so die Sicherheit aller Benutzerinnen und Benutzer zu gewährleisten, während gleichzeitig die flüssige Durchfahrt des Strassenverkehrs gefördert wird.

Kriterien für die Bewertung der Bodennutzungen unter dem Gesichtspunkt des MIV (Erschliessungsqualität MIV)

Die abhängig von der Nutzung zu erreichende MIV-Erschliessungsgüteklasse für die Gewährleistung der Groberschliessung im Sinne des RPBG ist in den entsprechenden Siedlungsthemen festgelegt.

Die Bodennutzungen (z. B. Wohngebiete, Einkaufszentren, Bildungseinrichtungen, usw.) werden in Bezug auf ihre Verkehrsauswirkung nach drei Kriterien bewertet:

- › Verkehrsqualität und Belastbarkeit des Strassennetzes gemäss Norm SN 640 017 und dazugehörige Normen;
- › Nähe zu grossen Transitachsen (Nationalstrasse oder Hauptstrasse);
- › Belastungen in Wohnzonen (Ortsdurchfahrten).

Die Erschliessungsqualität unter dem Gesichtspunkt des MIV für eine Bodennutzung ist in folgende Klassen eingeteilt: α , β , γ oder δ , wobei α dem höchsten Eignungsgrad gemäss der untenstehenden Tabelle entspricht. Um eine Klasse zu erreichen, müssen alle Bedingungen einer Zeile erfüllt sein und in jedem Fall muss jedoch die maximale Umweltbelastung, die Sicherheit und der Unterhalt eingehalten werden.

Erschliessungs- qualität MIV	Verkehrsqualität	Distanz zu einer grossen Tran- sitachse	Ortsdurchfahrt
α	A bis C	< 1 km	nein
β	A bis C	< 1 km	ja
	A bis C	< 3 km	nein
	D	< 1 km	nein
	D	< 3 km	ja
γ	A bis C	< 3 km	ja
	D	< 1 km	ja
	D	< 3 km	nein
δ	D	< 3 km	ja
	E		

Unter umweltbedingter Belastbarkeit wird die grösste Verkehrsstärke verstanden, bei der die Grenzwerte aus der Sicht der Umweltschutzgesetzgebung (Lärm, Luftschadstoffe) eingehalten sind und die auch bezüglich anderer Umwelt- und Umfeldkriterien (z.B. Trennwirkung in Siedlungen) noch verträglich ist.

Unter sicherheitsbedingter Belastbarkeit wird die grösste Verkehrsstärke verstanden, die aus Sicherheitsgründen nicht überschritten werden sollte.

Unter Verkehrsqualität wird der Grad der gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer verstanden. Die Verkehrsqualität wird in folgende Stufen eingeteilt:

> Stufe A: Die einzelnen Verkehrsteilnehmer werden von anderen nicht beeinflusst. Sie besitzen die von der Verkehrsanlage her mögliche Bewegungsfreiheit im vollen Umfang.

> Stufe B: Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber keine direkte Beeinträchtigung des Einzelnen. Ein leichter Einfluss auf die Bewegungsfreiheit und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist jedoch festzustellen.

> Stufe C: Der Verkehrszustand ist in jedem Fall stabil, aber die Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer untereinander nehmen zu. Das individuelle Fahrverhalten hängt nun in stärkerem Mass vom Fahrverhalten der anderen Strassenbenutzer ab. Die Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt, aber teilweise noch gegeben.

> Stufe D: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen und Behinderungen in der Bewegung der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Noch immer ist aber eine Stabilität des Verkehrsflusses gewährleistet.

> Stufe E: Der Verkehrsfluss wird instabil. Bei dieser Stufe wird die Leistungsfähigkeit erreicht. Dies bedeutet: Geringe Zunahmen in der Verkehrsstärke können zum Zusammenbruch bzw. Abbruch des Verkehrsflusses führen. Die Verkehrsqualität kann plötzlich auf ein deutlich niedrigeres Niveau abfallen. Es gibt keine Bewegungsfreiheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer mehr. Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf.

> Stufe F: In diesem Verkehrszustand ist auf der Verkehrsanlage die Nachfrage grö-

sser als die grösstmögliche Verkehrsstärke, d.h. die Leistungsfähigkeit. Dies bedeutet: Die Verkehrsströme fliessen nur noch mit einem sehr geringen Qualitätsniveau. Es bilden sich wachsende Fahrzeugkolonnen. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Der Verkehr bricht zusammen.

Falls die Bedingungen für die vorgesehene Bodennutzung unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsqualität (Klasse δ) nicht erfüllt sind, die Belastbarkeiten nicht eingehalten oder eine Ortsdurchfahrt nicht vermieden werden kann, muss der/die Antragsteller/in auf eigene Kosten Massnahmen ergreifen, damit die gewünschte Nutzung ermöglicht wird.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Zusammensetzung des Büros VALTRALOC

Das Büro VALTRALOC setzt sich aus Vertreterinnen und Vertreter des Tiefbauamts (verantwortlich), des Bau- und Raumplanungsamts, des Amtes für Mobilität und des Amtes für Kulturgüter.

Im Rahmen der Validierung der Projekte kann das Büro andere betroffene Amtsstellen und Instanzen hinzuziehen, sofern notwendig.

3.2. Regionale Aufgaben

Im Umkreis der Agglomerationen von Freiburg und Bulle ist die Kapazitätsgrenze auf den vom Quell- und Zielverkehr benützten Strassen bereits jetzt praktisch erreicht. Die Spitzenzeiten dieses Verkehrs fallen mit den morgendlichen und abendlichen Stosszeiten des Pendlerverkehrs zusammen. Zur Lösung des Problems ist unbedingt beim Pendlerverkehr anzusetzen und durch entsprechende Anreize ein massives Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewirken. Die Agglomeration muss folglich:

- › das Hauptagglomerationsnetz so definieren, dass es über die Gemeindegrenzen hinaus die Kohärenz und Weiterführung des Strassennetzes und der Gestaltung der Gemeindestrassen gewährleistet;
- › die allgemeinen Regeln im Bereich Parkplatzdimensionierung und bewirtschaftung klarstellen, um auf die Quelle des Verkehrs einzuwirken, wohl wissend, dass jede Autofahrt auf einem Parkplatz beginnt und endet.

Das Agglomerationsprogramm definiert zudem den notwendigen Ausbau des Strassennetzes für die vorgesehene Besiedlung und insbesondere für die Gewährleistung der Erschliessung der strategischen Sektoren. Die Agglomeration gibt für jede dieser Massnahmen an, ob sie von lokaler, regionaler oder kantonaler Bedeutung ist.

3.3. Kommunale Aufgaben

Parkplatzkonzept

Eine koordinierte Parkplatzpolitik ist überall dort anzuwenden, wo sie den Betrieb des Strassennetzes und des ÖV-Systems sowie die Lebensqualität verbessert. Deshalb schreibt das Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz vor, dass Gemeinden ein Parkplatzkonzept aufstellen müssen, sofern sie mehr als 5000 Einwohnende haben, sich innerhalb des Perimeters eines regionalen Verkehrsplans befinden, vom Massnahmenplan Luftreinhaltung betroffen sind oder zu einem kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkt gehören.

Das Parkplatzkonzept ist eine Grundlagenstudie, bestehend aus Diagnose, Zielen und Massnahmen.

Das Gemeindebaureglement muss einen Artikel über die Dimensionierung des Parkplatzangebots enthalten, die auf den VSS-Normen basiert, welche die anwendbaren Höchstwerte aufführen. Das Gemeindebaureglement kann die Spanne des von der VSS-Norm empfohlenen Reduktionssatzes auf der Grundlage der Erschliessung mit dem ÖV und des Anteils des Langsamverkehrs reduzieren. Die empfohlene Spanne wird durch das Verhältnis gerechtfertigt.

Die möglichen, im Parkplatzkonzept festgelegten Massnahmen für die Parkplatzbewirtschaftung im öffentlichen Raum (Begrenzung der Parkdauer, Parkgebühren, Vignetten, usw.) werden über Strassenverkehrsmassnahmen und gegebenenfalls über ein Gemeindeparkplatzreglement (insbesondere für die Erhebung von Gebühren) umgesetzt.

Hierarchie des Strassennetzes

Der Gemeinderichtplan präzisiert die Netzhierarchie der Gemeindestrassen aufgrund der von den VSS-Normen festgelegten Strassentypen und klärt so die Funktion jeder Strasse und ihre Merkmale in Bezug auf die Sicherheits- und Betriebsanforderungen und den Ausbaugrad. Diese Klassifizierung definiert die Bedeutung jeder Strasse im Strassennetz und ermöglicht die Identifikation der möglicherweise erforderlichen Ausgestaltungen in Verbindung mit der bestehenden und geplanten Besiedlung. Diese Hierarchie berücksichtigt die Strassenfunktion in den übergeordneten Planungen (regional und kantonal).

Die Zugänge zu unbebauten Bauzonen und neuen Zonen werden im Gemeinderichtplan festgelegt und berücksichtigen die Strassennetzhierarchie und die Funktion jeder Strasse durch die Planung des Anschlusses über untergeordnete Strassen.

Die notwendigen Planungen des Strassennetzes werden im Richtplan aufgezeigt: zu sanierende oder schaffende Kreuzungen, Gestaltungen zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger oder Velofahrenden, Untersuchungsperimeter Valtraloc, usw.

Beim Bau neuer Strassen zur Ortsumfahrung müssen gleichzeitig mit dem Bau flankierende Massnahmen vorgesehen werden. Diese Massnahmen dienen zur Entlastung und müssen die langfristige Verlagerung des Verkehrs und damit die Senkung

der Umweltbelastungen (Lärm, Luftverschmutzung) gewährleisten. Diese Massnahmen erlauben zudem den Ausbau des Langsamverkehrs und die Verbesserung der Sicherheit aller Benutzerinnen und Benutzer.

T203. Kombinierte Mobilität

Siehe auch

—

Themen:

Motorisierter Individualverkehr

Öffentlicher Verkehr

Langsamverkehr

Radwegnetz

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle:

MobA

Kantonale Stelle: BRPA

1. Ziele

- › Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, die mit der Siedlungsverdichtung kompatibel ist und die Entlastung der Strassennetze der Städte und Agglomerationen (städtischer Raum) ermöglicht. Dafür gilt folgendes:
 - › Förderung des kombinierten oder multimodalen Verkehrs;
 - › Stärkung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) für Pendlerfahrten;
 - › Erhöhung der mit dem ÖV zurückgelegten Strecke zu Lasten der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Strecke;
 - › Ermutigung der Bevölkerung, für kurze Strecken den Langsamverkehr (zu Fuss oder per Velo) dem Auto vorzuziehen;
 - › Förderung von Fahrgemeinschaften;
 - › Förderung des Carsharings zur Ergänzung des ÖV-Netzes;
 - › Förderung des Ausbaus des Bikesharingnetzes als Ergänzung zum ÖV-Angebot für kurze Strecken.

2. Grundsätze

Prioritär

- › Schaffung von Park+Ride-Anlagen (P+R) bei allen Bahnhöfen des Kantons und bei den Bushaltestellen der nicht mit Bahnlinien erschlossenen Regionen mit Parkgebühren, die das Parkieren in der Nähe des Wohnorts fördern, um die P+R in der Agglomerationsperipherie zu entlasten.

Subsidiär

- › Schaffung von P+R in der Agglomerationsperipherie in der Nähe von ÖV-Haltestellen (Bus oder Zug). Hierbei ist darauf zu achten, dass mit dieser Massnahme weder die P+R an Bahnhöfen noch die Regionalbusse konkurrenziert werden.
- › Falls erforderlich: Aufrechterhaltung eines Parkplatzangebots für die Reisenden in der Bahnhofsnähe der Agglomerationszentren, so dass mit dieser Massnahme keine Konkurrenz zu den Zufahrtslinien des ÖV in die Zentren entsteht.



-
- › Schaffung von Park +Walk mit guten Langsamverkehrsanbindungen in der Peripherie der Altstädte von Kleinstädten, die über kein Stadtbusnetz verfügen.

 - › Planung eines Angebots für das kostenlose Abstellen von Fahrrädern in Ergänzung zum P+R, oder in der Nähe einer Bushaltestelle, jedes Mal wenn diese sich in der Nähe von Wohnzonen befindet, die mit dem Fahrrad erreicht werden können.

 - › Planung eines Minimalangebots für motorisierte Zweiräder (Motorrad, Roller) für alle P+R.

 - › Ausbau der Bikesharing-Netze im Kantonszentrum und in den regionalen Zentren.

 - › Förderung der Ansiedlung neuer Carsharing-Standorte an den Bahnhöfen sowie in den Regional- und Tourismuszentren.

 - › Förderung der Entwicklung von Mobilitätsplänen für Unternehmen.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Das Amt für Mobilität (MobA):
 - › verfolgt die Entwicklung der für die Verlagerung, Erstellung und Auslastung der P+R im Kanton Freiburg ergriffenen Massnahmen auf der Grundlage der von den Verkehrsbetrieben gelieferten Informationen;
 - › aktualisiert gegebenenfalls die Planung der P+R bei den Bahnhöfen;
 - › erstellt eine Studie über die Zweckmässigkeit der Schaffung neuer Standorte für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Autobahnan schlüssen im Kanton Freiburg.

3.2. Regionale Aufgaben

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- › Übertrag der kantonalen P+R-Planung an den Bahnhöfen, wobei allenfalls die vorzusehende Platzkapazität für Autos und Velos anzugeben ist.
- › Identifikation der möglichen Bedürfnisse betreffend die Fahrgemeinschaften und gegebenenfalls Übertrag der entsprechend zugewiesenen Standorten (bestehende, zu verbessernde, zu schaffende Standorte).

Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm

- › Planung von P+R in der Nähe der Stadteingangsachsen und ÖV-Haltestellen in der Agglomerationsperipherie.
- › Übertrag der (bestehenden, zu verbessernden, zu schaffenden) P+R mit Angabe der Anzahl geplanter Plätze (Autos und Velos).
- › Festlegung von Regeln für die P+R -Bewirtschaftung (Reglementierung, Tarifgestaltung) und Verfolgung der Entwicklung der P+R-Auslastung.
- › Planung der Bikesharing-Netze auf Agglomerationsebene und gegebenenfalls Identifikation der bestehenden, zu schaffenden und zu verbessernden Standorte.
- › Identifikation der allfälligen Bedürfnisse betreffend die Fahrgemeinschaften und gegebenenfalls Übertrag der dafür zugewiesenen (bestehenden, zu verbessernden, zu schaffenden) Plätze.

3.3. Kommunale Aufgaben

- › Die Gemeinden in einer Agglomeration:
 - › erstellen ein Parkplatzkonzept, das sie mit den anderen Agglomerationsgemeinden koordinieren, um folgendes zu erreichen:
 - › Einschränkung der Attraktivität der Langzeitparkplätze im Zentrum (über Begrenzungen der Parkdauer und/oder Tarifgestaltung);
 - › Einführung von Regeln, die bei der Parkplatzdimensionierung die Erschliessungsqualität für den ÖV berücksichtigen;
 - › Förderung der Einführung von Mobilitätsplänen für Unternehmen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- › Gemeinderichtplan:
 - › Integration der kantonalen Planung und gegebenenfalls der regionalen Planung der P+R an Bahnhöfen sowie der Agglomerationsplanung für die P+R.
 - › Bezeichnung der bestehenden, zu verbessernden und zu schaffenden Bikesharing-Stationen.
 - › Übertrag der (bestehenden, zu verbessernden, zu schaffenden) öffentlichen Parkplätze.

› Gemeindebaureglement:

- › Festlegung der Regeln für die Dimensionierung des Parkplatzangebots in Abhängigkeit von Zonen und der Erschliessungsqualität auf der Basis von aktuell gültigen Normen und Richtlinien.

› Erläuternder Bericht:

- › Identifikation der Bedürfnisse im Bereich kombinierte Mobilität.



Bibliographische Hinweise

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg, Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle, Recommandation pour le dimensionnement et l'aménagement, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2017 (nur auf Französisch).

Mitwirkende Stellen

MobA, AfU, KGA, RUBD, BRPA

1. Ziele

Die kombinierte Mobilität ist die aufeinanderfolgende Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln. Dieses Thema umfasst die P+R, aber auch das Carsharing, Bikesharing und Fahrgemeinschaften, die gleichwertige Mittel für die Entlastung des Strassenverkehrs sind.

P+R sind konzipiert, um den kombinierten oder multimodalen Verkehr zu fördern, wobei die Benutzerinnen und Benutzer ihr Fahrzeug auf einem Parkplatz zurücklassen können, um ihre Strecke mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo fortzusetzen. Diese Verlagerung wird immer notwendiger, um den städtischen Verkehr und die dadurch herbeigeführten Belastungen (namentlich Luft und Lärm) in den Städten und Agglomerationen zu bewältigen.

Um die zu Lasten des MIVs mit dem ÖV zurückgelegten Strecken zu verlängern und den Druck auf die Agglomerationen zu verringern, ist es wichtig, die P+R möglichst nahe bei den Wohnorten, insbesondere entlang der RER Fribourg | Freiburg, vorzusehen. In der Tat ermöglicht der Schienenverkehr einen direkten Zugang zu den Zentren und ist nicht von den Risiken des Strassenverkehrs abhängig.

Der Kanton gibt deshalb der Erstellung von P+R am Bahnhof Vorrang vor der Erstellung der P+R in der Agglomerationsperipherie, um so die Strassenachsen zu entlasten. Der Kanton führt auf kantonaler Ebene zu den P+R in Bahnhofsnähe eine Studie durch, wohlwissend, dass die P+R in der Agglomerationsperipherie zur regionalen Planung gehören. Es wird zwischen P+R an Bahnhöfen und P+R in der Agglomerationsperipherie unterschieden.

Die Nutzung der P+R durch die Benutzerinnen und Benutzer hängt von mehreren Faktoren ab: Garantie eines freien Parkplatzes am Zielort, Verkehrsbedingungen auf der Strecke, Gesamtreisezeit mit dem ÖV einschliesslich Wartezeiten und Anschlüsse, Parkgebühren sowie sichere Anbindung für den Langsamverkehr. Es ist folglich wichtig, die umgesetzten Massnahmen zu koordinieren.

Durch das Carsharing sollen Personen, die kein eigenes Auto besitzen, die Möglichkeit erhalten, gelegentlich mit einem Auto an Orte zu gelangen, die mit dem ÖV weniger gut erschlossen sind.

Das Bikesharing-Netz ist im urbanen Raum eine vorteilhafte Ergänzung des ÖV-Angebots.

2. Grundsätze

Die P+R richten sich in erster Linie an die Pendlerinnen und Pendler, die den städtischen Verkehr regelmässig (tägliche Fahrt) und zu klar definierten Zeiten (Stosszeiten morgens und abends) nutzen.

Es gibt verschiedene Arten von Parkplätzen:

- P+R an Bahnhöfen: Anlagen, welche den intermodalen Verkehr möglichst nahe am Wohnort der Pendlerinnen und Pendler ermöglichen, so dass der grösste Teil der Strecke mit dem ÖV zurückgelegt wird, ohne dass hierdurch eine Konkurrenz zu den öffentlichen Verkehrslinien (Regionalzüge und -busse) entsteht. Abhängig von ihrer Lage und namentlich der Distanz zwischen der Wohnzone und dem Bahnhof müssen diese Anlagen mit Veloständern sowie einer sicheren Anbindung ausgestattet sein, um die Nutzung dieses Fortbewegungsmittels zu ermöglichen. In den Städten dürfen diese Anlagen keine Konkurrenz für die ÖV-Zufahrtsstrecken sein. Es wird folglich nur ein Angebot für Reisende vorgesehen, die längere Strecken bis in die städtischen Zentren des Landes und deren Fahrpläne nicht mit den Fahrzeiten der Stadt- oder Regionalbussen vereinbar sind (frühmorgens oder spätabends).
- P+R in der Agglomerationsperipherie: Anlagen, bei denen das Auto an einer ÖV-Haltestelle (in der Regel Bus) parkiert werden kann. Die Anlagen bestehen folglich mindestens aus einem Parkplatz und einem sicheren Fussgängerzugang zu einer nahen ÖV-Haltestelle. Sie liegen in der Regel in der Agglomerationsperipherie und in den nicht mit dem Zug erschlossenen Zonen.
- Park+Walk: für die Entlastung des städtischen Strassennetzes schaffen einige Kleinstädte am Rand ihrer Altstadt Parkplätze, die ohne Verbindung zum Busnetz aber nahe genug sind, um die Strecke zu Fuss oder mit dem Velo auf sichere Weise zurückzulegen.
- Bike and Ride (B+R): Anlagen, bei denen das Velo an einer ÖV-Haltestelle (Bus oder Zug) parkiert werden kann, um die restliche Strecke mit diesem Verkehrsmittel zurückzulegen. Die Anlagen bestehen mindestens aus einem, wenn möglich, gedeckten Veloständer und einer ÖV-Haltestelle. Wenn sich die Anlagen in unmittelbarer Nähe von Wohnzonen und grossen Bushaltestellen befinden, die mit dem Velo erreicht werden können, ist jeweils zusätzlich zum P+R ein B+R Angebot zu planen. Die Veloverbindungen sind ebenfalls zu gewährleisten. In der Tat ist die Bevölkerung zu ermutigen, für kurze Strecken das Velo dem Auto vorzuziehen. Das Potenzial des Velos in der Beförderungskette ist auf kurzen und mittleren Strecken (unter 3 bzw. 5 km) hoch, vor allem in der Agglomeration. Diese Distanz erhöht sich mit einem E-Bike auf 5 bzw. 7.5 km.

Bei der Planung der P+R an Bahnhöfen hat der Kanton das Potenzial der möglichen Verlagerung pro Einzugsgebiet analysiert. Mit dieser Analyse konnten die zu erhaltenden, zu verbessernden oder zu schaffenden P+R-Standorte aufgezeigt und das Minimalangebot an Autoparkplätzen und Veloständern festgelegt werden. Diese Studie führte zudem zur Erkenntnis, dass eine Notwendigkeit besteht, P+R an den Bushaltestellen Plaffeien-Dorf, Tifers-Dorf, Le Mouret-Village ~~/ Giffers~~ und Farvagny-le-Grand zu schaffen, die in Regionen liegen, die nicht mit der Bahn erschlossen sind. Diese Haltestellen wurden berücksichtigt, um zu vermeiden, dass die P+R mit

den regionalen Buslinien konkurrenzieren.

Seinerseits sind Fahrgemeinschaften eine gesellige Art, um die Zahl der Autos zu reduzieren, indem die Auslastung der Fahrzeuge erhöht wird. In der Analyse der Zweckmässigkeit neuer Fahrgemeinschafts-Parkplätze neben Autobahnanschlüssen wird das MobA die Kosten und Schwierigkeiten der Umsetzung berücksichtigen.

Durch die Förderung von Mobilitätsplänen für Unternehmen kann die kombinierte Mobilität und die Verwendung von anderen Verkehrsmitteln als das Auto verbessert werden (Verlagerung).

Diese Pläne können auch auf Schulen übertragen werden (Schulwegpläne), um die durch «Elterntaxis» herbeigeführten Sicherheitsprobleme zu bekämpfen und so die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg zu verbessern.

Der Kanton unterstützt zudem die verschiedenen Formen des Homeoffice.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Die kantonale Planung der P+R an Bahnhöfen ermöglicht eine globale und zusammenhängende Vision auf kantonaler Ebene, die auch den Betreibern des ÖV und den betroffenen Gemeinden, welche diese Infrastrukturen bereitstellen, vermittelt werden kann. So können die Projekte beraten, unterstützt und begutachtet werden.

Um die Entwicklung der P+R-Anlagen und der für die Verlagerung ergriffenen Massnahmen im Kanton Freiburg nachverfolgen zu können, ist es notwendig, über Indikatoren zu verfügen, die mindestens einmal im Jahr aktualisiert werden, namentlich: Anzahl markierter Plätze für Autos, Anzahl gedeckter und gesicherter Plätze für Velos, Auslastungsgrad, Anzahl Reisende, die den Bahnhof benutzen, usw.

Die konsolidierte Planung der Fahrgemeinschafts-Parkplätze an Autobahnanschlüssen ist auf Grundlage der Analyse der Bilanz zum Betrieb des ersten, Ende 2012 in Vaulruz in Betrieb genommenen Parkplatzes erfolgen. Hierbei müssen die Kosten und Schwierigkeiten der Umsetzung berücksichtigt werden. Diese Planung ist in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden zu erarbeiten, wobei gleichzeitig die Nutzungsbedingungen festzulegen sind. Es ist anzumerken, dass der Freiburger Gemeindeverband eine Fahrgemeinschaftsplattform für den ganzen Kanton entwickelt hat.

Zudem verfolgt das MobA die Entwicklung der Verwaltungssysteme für Autos und Busse (namentlich die elektrischen) und prüft die Zweckmässigkeit ihrer Berücksichtigung in den zukünftigen Planungen.

3.2. Regionale Aufgaben

Die Regionen integrieren die kantonale Planung der P+R an Bahnhöfen in ihre Regionalplanung. Sie können gegebenenfalls vorschlagen, Parkplätze auf benachbarte

Bahnhöfe aufzuteilen, namentlich unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Grundstücke und der Entwicklung der Auslastung, im Wissen, dass für jeden Bahnhof ein Mindestangebot sichergestellt werden muss.

Die Agglomerationen definieren und verwalten die P+R in der Agglomerationsperipherie in der Nähe von ÖV-Haltestellen und sorgen dafür, dass für die kantonale Planung der P+R an Bahnhöfen hierdurch keine Konkurrenz entsteht.

3.3. Kommunale Aufgaben

Die Gemeinden schaffen, unterhalten und bewirtschaften die P+R in ihrem Gemeindegebiet.

Sie erstellen die Schulwegpläne.

T204. Radwegnetz

Siehe auch

—

Themen:

Motorisierter Individualverkehr

Velowandern

Mountainbike

Kombinierte Mobilität

› Siehe Themen «Velowandern» und «Mountainbike»

› Siehe Thema «Motorisierter Individualverkehr»

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle:
MobA

Kantonale Stellen: TBA,
BBPA, POL, LWA,
Kombinierte Mobilität

Andere Kantone: BE, VD

1. Ziele

- › Deutliche Zunahme der Velofahrten, in erster Linie durch die Verlagerung der Fahrten vom Auto auf das Velo, sei es als alleiniges Verkehrsmittel oder in Kombination mit anderen.
- › Gleichstellung des Velos mit den übrigen Fortbewegungsmitteln und Schaffung einer sicheren und attraktiven Umgebung für das Velo im gesamten Kantonsgebiet.
- › Reduzierung der Anzahl Unfälle, in die Velofahrerinnen und Velofahrer verwickelt sind, auf dem Strassennetz.

2. Grundsätze

- › Angebot von attraktiven und sicheren Verbindungen auf dem gesamten Kantonsgebiet.
- › Sicherstellung der Kontinuität des Netzes und der Kontinuität mit den anderen Velonetzen.
- › Bildung des Rückgrats des kantonalen Velonetzes, ausgehend von den direkten Verbindungen zwischen den Ortschaften und den wichtigsten verkehrserzeugenden Zentren.
- › In der Regel erfolgt die Realisierung der kantonalen velospezifischen Anlagen auf oder entlang der Kantonsstrassen. Die Führung auf anderen Strassen erfolgt nur, wenn sich diese besser dafür eignen oder wenn eine Führung entlang der Kantonsstrasse nicht sinnvoll ist.
- › Bevorzugung der spezifischen Infrastrukturen (z.B. Velowege):
 - › für die stark benützten Velostrecken, die ein grosses Potenzial zur Verkehrsverlagerung besitzen, namentlich in der Agglomeration;
 - › bei einer Überschneidung der Velowanderwege und der Gebrauchsnetze;
 - › entlang verkehrsreichen Strecken ausserorts.
- › Ergänzung des Parkplatzangebots bei den wichtigsten Bahnhöfen und Haltestellen des Netzes des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mittels gesicherten Velostationen.
- › Ergänzung und Verdichtung des kantonalen Netzes mittels koordinierten Ag-



glomerations-, regionalen und lokalen Velorouten und –verbindungen.

› Koordination der Netze mit denen der Nachbarkantone.

› Prüfung der Einbindung des Velos anlässlich von Infrastrukturprojekten (Bau einer neuen Strasse, Ausbau oder Neugestaltung einer bestehenden Strasse) und danach gegebenenfalls Umsetzung von Massnahmen zugunsten dieses Veloverkehrs.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

› Der Kanton und die Nachbarkantone:

› informieren sich über ihre jeweiligen Netze und sorgen für die Koordination der allfälligen interkantonalen Routen, um deren Kontinuität für die Benutzerinnen und Benutzer sicherzustellen.

› Das Amt für Mobilität (MobA):

› verwaltet den Sachplan Velo und verfolgt seine Umsetzung.

› Das Tiefbauamt (TBA):

› setzt im Rahmen seiner Projekte die in der kantonalen Veloplanung aufgeführten Lösungen um;

› realisiert die Massnahmen entlang der Kantonsstrassen im Rahmen des für den Bau und den Unterhalt der Strassen bewilligten Budgets;

› sorgt, dass der übliche Unterhalt der Strassen den Bedarf der Velofahrerinnen und Velofahrer gerecht wird, sowohl im Bereich der Strassenreinigung, als auch hinsichtlich der Belagsqualität und Schneeräumung.

› Das Amt für Landwirtschaft (LwA):

› unterbreitet dem MobA alle Landumlegungs- oder Weginstandsetzungsprojekte, die die Linienführung oder die Qualität der Velorouten beeinträchtigen könnten, zur Begutachtung.

› Die Kantonspolizei (POL):

› achtet bei Strassenbaustellen insbesondere auf die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer.

3.2. Regionale Aufgaben

> Die Regionen:

- > sorgen insbesondere im Rahmen von Planungen bezüglich kantonalen und regionalen Arbeitszonen und Schulstandorten, dass diese Zonen für die Velofahrerinnen und Velofahrer sicher, direkt und komfortabel erreichbar sind und dass Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität vorhanden sind;
- > planen die Anlagen für die kombinierte Mobilität unter Berücksichtigung des Bedarfs an Veloabstellplätzen.

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- > Planung des regionalen Velonetzes auf der Grundlage des kantonalen Velonetzes und der bestehenden lokalen Netze.

3.3. Kommunale Aufgaben

> Die Gemeinden:

- > sorgen insbesondere im Rahmen von Planungen von kantonalen und regionalen Arbeitszonen und Schulstandorten dafür, dass diese Zonen für die Velofahrerinnen und Velofahrer sicher, direkt und komfortabel erreichbar sind;
- > stellen im Rahmen ihrer Planungen und Bauprojekten sicher, dass Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität vorhanden sind und dass diese einfach zugänglich sind.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

> Gemeinderichtplan:

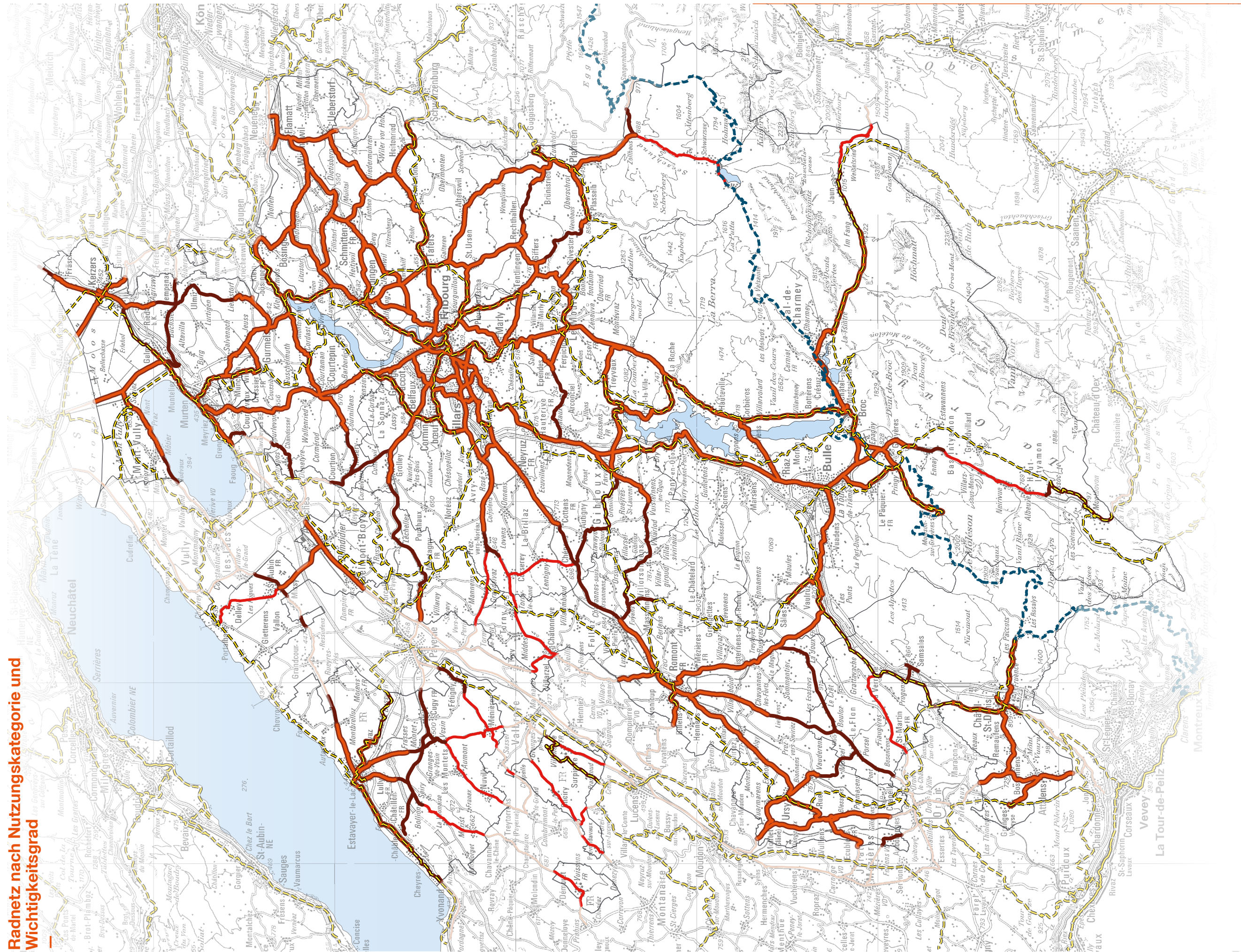
- > Planung des kommunalen Velonetzes und Festlegung der notwendigen Planungsmassnahmen (einschliesslich der Veloabstellinfrastrukturen namentlich in der Nähe der grossen Verkehrserzeuger und der ÖV-Haltestellen).

> Gemeindebaureglement:

- > Definition der Regeln zur Dimensionierung der Abstellplätze und der Qualitätsstandards für die Bauten und Anlagen auf Grundlage der geltenden Normen und Richtlinien.







Radnetz nach Nutzungskategorie und Wichtigkeitsgrad

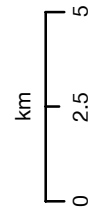
Legende

Alltagsvelonetz

- Stufe 1
- Stufe 2
- Stufe 3
- Ausserkantonale Routen

Velowanderwegnetz

- Nationale und regionale Velowanderroute SchweizMobil
- Nationale Mountainbike-Route SchweizMobil





Bibliographischer Hinweis

Sachplan Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2017.

Mitwirkende Stellen

MobA, BRPA

> Siehe Thema «Velowandern»

> Siehe Thema «Mountainbike»

1. Ziele

Das Velo bringt viele Vorteile mit sich. Es ist ein abgasfreies, lautloses und gesundes Transportmittel und wird ausserdem ein wichtiger Träger des nachhaltigen Tourismus sein. Die topografischen Bedingungen und das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von gesicherten Anlagen haben einen Einfluss auf die Verwendung des Velos.

Bei der Gestaltung der Infrastrukturen besteht die grösste Herausforderung darin, die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr, unter Berücksichtigung der verschiedenen Benutzertypen, zu gewährleisten und genügend Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Abhängig von den Bedürfnissen der Benutzenden werden drei Arten von Velonetzen unterschieden:

- > das Alltagsvelonetz (Arbeit, Schule, Einkauf);
- > das Velowandernetz (Freizeit und Tourismus);
- > die Mountainbike-Strecken.

Dieser Sachbereich des Richtplans befasst sich ausschliesslich mit dem ersten Aspekt. Die Routen zu den touristischen Entwicklungsschwerpunkten werden im Thema «Velowandern» behandelt, obwohl diese in der Praxis auch vom Alltagsvelonetz erschlossen sind.

Das Leitbild Velo wurde am 6. Juni 2011 vom Staatsrat genehmigt. Mit diesem Leitbild verdeutlicht und stärkt der Staatsrat seine Absichten und legt die Vorgaben im Bereich der Förderung des Velos fest. Er schafft damit die Grundlagen und definiert den Rahmen einer koordinierten und wirksamen Politik der Veloförderung.

Die angestrebten Ziele sind vor allem mit gestalterischen und organisatorischen Massnahmen des Strassenraumes zu erreichen. Diese Massnahmen sowie die entsprechenden Verhaltensregeln sollen der Bevölkerung kommuniziert werden.

Der Auftrag des Kantons zur Information der Öffentlichkeit besteht aus der Kommunikation über die Vorteile des regelmässigen Velofahrens sowie der Aktivitäten zur Veloförderung. Der Staatsrat hat eine Koordinationskommission für die Veloplanung und die Förderung des Velos im Allgemeinen eingesetzt. Sie setzt sich aus Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Ämter, Regionen, Agglomerationen, Gemeinden und interessierten Organisationen und Kreisen zusammen.

2. Grundsätze

Die Grundsätze leiten sich aus dem Sachplan Velo ab. Dieser konkretisiert die kantonale Veloplanung. Er bestimmt die kantonalen Routen sowie die kommunalen Routen von kantonaler Bedeutung, die zusammen das kantonale Netz bilden. Dafür stützt er sich namentlich auf die regionalen Richtpläne und die Agglomerationsprogramme.

Der Sachplan Velo sowie die Änderungen des kantonalen Verkehrsplans und des entsprechenden Themas des kantonalen Richtplans von 2002 waren Gegenstand einer Vernehmlassung. Die Ergebnisse wurden in die vorliegende Version des Themas «Radwegnetz» integriert.

Der Sachplan Velo besteht aus dem Leitbild Velo, dem Plan «Hierarchie kantonales Velonetz», dem Plan «Kantonale Velonetzplanung» zusammen mit den Teilstreckenblättern und den Strassenausbaugrundlagen sowie dem erläuternden Bericht.

Der Plan «Hierarchie kantonales Velonetz» verdeutlicht auf kantonaler Ebene die Hierarchie des Alltagsvelonetzes gestützt auf das Velopotenzial und das Freizeitvelonetz.



Der Plan «Kantonale Velonetzplanung» verdeutlicht auf kantonaler Ebene die Verbindungen, die einer Massnahme bedürfen sowie die Abschnitte, die auf den ersten Blick velotauglich erscheinen. Er dient als Referenzgrundlage für die Planung der Veloeinrichtungen und der Detailstudien, die im Rahmen der Strassenprojekte oder Unterhaltsarbeiten verwirklicht werden sollen.

Mehr Sicherheit heisst nicht automatisch auch mehr Kosten. Die Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit sollen möglichst im Rahmen der Bodenverbesserungsprojekte sowie der üblichen Aufgaben der kantonalen Ämter durchgeführt und finanziert werden.

Die Teilstreckenblätter ergänzen den Plan «Kantonale Velonetzplanung», indem sie für jede Achse und jeden analysierten Abschnitt die Eigenschaften des Abschnitts, allfällige Probleme aus Sicht der Velofahrenden und eine Lösungsmöglichkeit aufzeigen.

Im Anhang des Sachplans Velo präsentiert eine Notiz auf nicht abschliessende Weise die wichtigsten Arten der in der kantonalen Velonetzplanung empfohlenen Strassenraumgestaltung.

> Siehe Thema «Kombinierte Mobilität»

Die Definition der Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen sind Gegenstand einer spezifischen kantonalen Planung.

Die kantonale Planung enthält keinen Zeitplan für die Realisierung. Diese muss auch andere Kriterien wie den baulichen Strassenzustand, das Ausbauprogramm des Strassennetzes, die Fertigstellung oder Ergänzung von bestehenden Strecken, die Finanzierungsmöglichkeiten, usw. berücksichtigen.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Der Kanton arbeitet eng mit den Regionen, den Agglomerationen, den Gemeinden, den betroffenen Verbänden sowie mit den Unternehmen des ÖV zusammen. Jeder Akteur erfüllt auf seinem Niveau die Aufgaben, die ihm gemäss den festgelegten auf seiner Ebene obliegen, und gewährleistet die Koordination mit den jeweils anderen Massnahmen.

Das MobA ist im Rahmen der Planung für die Kontrolle der Anwendung der Grundsätze des kantonalen Richtplans und für die Kohärenz der Velonetze mit dem kantonalen Velonetz verantwortlich. Es verfolgt den Fortschritt der Arbeiten und die Umsetzung der in der kantonalen Veloplanung vorgesehenen Elemente.

Es liegt in der Zuständigkeit des TBA, die Strassensignalisation zu koordinieren und sicherzustellen.

Die betroffenen Einheiten jeder Ebene (kantonal, regional, kommunal) schaffen zur Förderung der Verwendung des Velos die notwendigen Voraussetzungen für eine einvernehmliche Koexistenz von Velos im Verkehr.

3.5. Verfahrenskoordination für die Realisierung eines Projekts

Die Veloanlagen unterliegen einem Plangenehmigungsverfahren gemäss Strassen-gesetz. In diesem Rahmen stimmen sich die Gemeinden und der Kanton auf der Grundlage ihrer jeweiligen Planung ab.

T205. Velowandern

Siehe auch

—

Themen:

Radwegnetz

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

› Siehe Thema «Touristische Entwicklungsschwerpunkte»

› Siehe Thema «Radwegnetz»

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle: MobA

Kantonale Stellen: WaldA, TBA, LwA, Kantonspolizei, BRPA

Weitere Stellen: FTV, SchweizMobil, regionale Tourismusorganisationen, lokale Tourismusorganisationen

1. Ziele

- › Förderung des Velos als Freizeitaktivität auf dem Kantonsgebiet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Organisationen und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklungspolitik.
- › Achtung auf die Erhaltung eines zusammenhängenden, sicheren und attraktiven kantonalen Radwanderwegnetzes und Bestrebung seiner ständigen Verbesserung.
- › Unterstützung der Planung und Realisierung von Radwanderrouen von lokalem Interesse.

2. Grundsätze

- › Projektierung und Planung der Radwanderrouen, um den Bedürfnissen der Öffentlichkeit zu entsprechen.
- › Verbindung der verschiedenen Regionen und Kantonsteilen, darunter die touristischen Entwicklungsschwerpunkte, durch das kantonale Radwegnetz.
- › Sicherung der Kontinuität an die Radwegnetze der Nachbarkantone.
- › Berücksichtigung der Routen der Stiftung «SchweizMobil».
- › Berücksichtigung der wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV).
- › Ergänzung des kantonalen Netzes und Verdichtung der Vernetzung auf lokaler und regionaler Ebene durch regionale und lokale Radrouen und -wege.
- › Ergänzung des Netzes punktuell durch Routen und Rundwege von lokalem Interesse, die ein unabhängiges Angebot für nahe Freizeitangebote bilden können. Förderung der Nutzung verkehrsarmer Wege, wie diejenigen, die im Rahmen von Bodenverbesserungen erstellt worden sind.
- › Anbringung einer durchgehenden und einheitlichen, regelmässig kontrollierten und unterhaltenen Signalisation.
- › Ergänzung der Signalisation mit «Info-Points», die den Velofahrerinnen und Velofahrern die Orientierung vereinfachen.
- › Vermeidung von Störungen der Schutzzonen der beheimateten sensiblen Fauna.

- › Verwendung von Planungs- und Informationsmassnahmen, wenn die Velowanderwege die Schutzzonen überschreiten oder durchqueren.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Der Kanton Freiburg und die Nachbarkantone:

- › informieren einander über ihr jeweiliges Netz und achten darauf, allfällige interkantonale Routen aufeinander abzustimmen, damit die Kontinuität für die Benutzerinnen und Benutzer gewährleistet ist.

- › Das Amt für Mobilität (MobA):

- › schafft mit den betroffenen Ämtern und dem Freiburger Tourismusverband (FTV) eine Arbeitsgruppe zur Erstellung von Richtlinien für die Planung, Realisierung, Signalisation, den Unterhalt und die Finanzierung der Radwanderrouen und konsultiert gegebenenfalls die Koordinationskommission für die Veloplanung und die Förderung des Veloverkehrs im Allgemeinen;

- › gewährleistet in Zusammenarbeit mit dem FTV die Koordination mit den betroffenen Gemeinden bei einem Gesuch für eine Radwanderroue;

- › erstellt, kontrolliert und unterhält die Signalisation der nationalen und regionalen Radwanderrouen in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt (TBA);

- › sorgt dafür, dass die Verkehrsbetriebe die erforderlichen Massnahmen ergreifen, damit Fahrräder wo nötig leicht und kundenfreundlich befördert werden können. Die infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten der Verkehrsbetriebe sind dabei zu beachten.

- › Das Tiefbauamt (TBA):

- › unterbreitet dem MobA jedes Strassenprojekt zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität des Radwanderwegnetzes beeinträchtigen könnte.

- › Der Freiburger Tourismusverband (FTV):

- › überwacht in Zusammenarbeit mit dem MobA die Planung, Gestaltung, Koordination, Signalisation und den Unterhalt der Radwanderrouen.

3.2. Regionale Aufgaben

> Die Regionen:

- > können in Zusammenarbeit mit dem MobA und dem FTV Radwander-
routen planen und signalisieren.

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- > Übertragung der bestehenden, geplanten oder zu verbessernden Radwander-
routen, die in der kantonalen Planung des Radwegnetzes definiert sind.

3.3. Kommunale Aufgaben

> Die Gemeinden:

- > können Radwanderrouen planen und signalisieren, in Zusammenar-
beit mit dem MobA, dem FTV, den regionalen Tourismusorganisatio-
nen und den lokalen Tourismusorganisationen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

> Gemeinderichtplan:

- > Übertragung der Streckenführung des nationalen und des kantonalen
Radwanderwegnetzes.
- > Bezeichnung der bestehenden, geplanten oder zu verbessernden Rad-
wanderrouen von lokalem Interesse auf dem Gemeindegebiet.

3.5. Verfahrenskoordination für die Realisierung eines Projekts

- > Koordination der im Gemeinderichtplan festgelegten Routen mit der Klassifi-
zierung der Netze gemäss dem Reglement über den Tourismus sowie mit der
Bestimmung durch das Amt für Wald, Wild und Fischerei (WaldA) der speziell
vorbehaltenen Strecken gemäss dem Gesetz über den Wald und den Schutz vor
Naturereignissen.
- > Planung, falls nötig, von Gestaltungen von Radwanderwegabschnitten mittels
eigens dazu erstellten Ausführungsplänen gemäss dem Strassengesetz.



Bibliographische Hinweise

Leitbild Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2011.

Sachplan Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2017.

Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10, Bundesamt für Strassen, SchweizMobil, 2010.

Mitwirkende Stellen

MobA, AfU, FTV, WaldA, SPA, LwA, ANL, BRPA

1. Ziele

Radwandern in der Freizeit und in den Ferien fördert die Gesundheit und leistet einen Beitrag zur regionalen Wirtschaft und zum Tourismus. Die Qualität und die Vielfalt des Radwanderwegnetzes sind ein Pluspunkt für den Tourismus.

Die von der Stiftung «SchweizMobil» geplanten und realisierten neun nationalen Radwanderrouen – drei von ihnen durchqueren das Kantonsgebiet – haben den FTV bewogen, innerkantonale Verbindungen zwischen den nationalen Routen und den kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten sowie Verbindungen zu grenznahen Waadtländer und Berner Tourismusorten zu schaffen oder zu erneuern.

Das Freiburger Radwanderwegnetz umfasst gegenwärtig ca. 520 km an markierten nationalen und regionalen Routen. Es bietet den Radfahrenden die Möglichkeit, einzelne Strecken zu einer Rundfahrt zu verbinden. Obwohl sich das Freiburger Radwanderwegnetz hauptsächlich aus Strassen mit schwachem Autoverkehr zusammensetzt, verlaufen gewisse Abschnitte auch auf Hauptstrassen.

2. Grundsätze

Bei der Planung einer Radwanderroue gilt es, mögliche Synergien mit dem kantonalen Alltagsvelonetz, den Mountainbike-Strecken sowie den Netzen der Nachbarkantone zu nutzen.

Die nationalen und regionalen Routen der Stiftung «SchweizMobil» wurden ins kantonale Radwanderwegnetz integriert.

Die lokalen Radwanderrouen verlaufen meist auf oder entlang von Gemeindestrassen.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Das Erarbeiten von Richtlinien für Radwanderrouen zuhanden der Gesuchstellerin und dem Gesuchsteller soll dazu beitragen, die Verfahren für die Realisierung neuer Routen klarzustellen und Mindestanforderungen festzulegen, damit die Qualität und die Einheitlichkeit der Routen und der Signalisation im ganzen Kanton gewährleistet sind. Die Arbeitsgruppe für die Erstellung dieser Richtlinien wird aus dem MobA, dem FTV, dem LwA und dem WaldA bestehen.

Damit die Routen attraktiv sind, muss das Velo mit dem ÖV transportiert werden können, namentlich entlang der Radwanderrouen und auf Streckenabschnitten mit erheblicher Höhendifferenz. Dabei sind allfällige infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen zu beachten.

Zu beachten ist, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken (gemäss dem kantonalen Gesetz über den Tourismus) mit dem Durchgangsrecht auch das jeweilige Anbringen von Signalisationen zulassen.

Für die Planung oder Signalisation einer Radwanderroute muss sich der/die Gesuchsteller/in beim FTV informieren. Dieser konsultiert das MobA und die anderen betroffenen Stellen. Ausserdem informiert der FTV die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller, die eine Radwanderroute realisieren wollen, über die zu beachtenden Grundsätze.

Erfordert die Realisierung einer Route Gestaltungen, erkundigt sich der/die GesuchstellerIn beim MobA über das zu befolgende Verfahren. Das MobA kümmert sich auch um die technische Umsetzung des Sachplans Velo und kontrolliert im Rahmen der Planungen die Anwendung der entsprechenden Grundsätze des kantonalen Richtplans und die Vernetzung der Radwanderrouen mit dem kantonalen Radwegnetz.

Das LwA legt dem FTV geplante Landumlegungen oder Bauarbeiten am Wegnetz zur Stellungnahme vor, wenn diese die Streckenführung oder die Qualität der Radwanderrouen beeinträchtigen könnten. Das WaldA legt dem FTV die forstlichen Planungen (Waldentwicklungsplanung oder Betriebsplan) zur Stellungnahme vor, wenn diese die Streckenführung oder die Qualität der Radwanderrouen beeinträchtigen könnten.

Das TBA erteilt die Bewilligungen für die Strassensignalisation.

3.3. Kommunale Aufgaben

Bei der Revision ihres Gemeinderichtplans überprüfen die Gemeinden, ob Gestaltungsmaßnahmen erforderlich sind.

T206. Mountainbike

Siehe auch

—

Themen:

Radwegnetz

Velowandern

Reitsport

Wanderwege

› Siehe Themen «Radwegnetz», «Velowandern», «Reitsport», «Wanderwege»

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle: MobA

Kantonale Stellen: WaldA, LwA, ANL, BRPA

Andere Kantone: NE, VD, BE

Weitere Stellen: FTV, SchweizMobil, regionale Tourismusorganisationen, lokalen Tourismusorganisationen

1. Ziele

- › Förderung der Schaffung und Erhaltung zusammenhängender, sicherer, umweltfreundlicher und attraktiver Mountainbikestrecken (MTB-Strecken) und der kontinuierlichen Verbesserung dieser Strecken.
- › Anregung zu einer regionalen und interregionalen Planung der MTB-Strecken.
- › Unterstützung der Planung und Realisierung von lokalen Routen.
- › Auf den Unterhalt der Wege, die für MTB-Strecken benutzt werden, achten.

2. Grundsätze

- › Entwicklung eines kantonalen MTB-Netzes im Rahmen der Tourismusplanung und ohne finanzielles Engagement mittels des Kontos für die Strassen.
- › Berücksichtigung der Routen der Stiftung «SchweizMobil».
- › Berücksichtigung der möglichen Synergien mit dem kantonalen Alltagsvelo-netz, dem kantonalen Radwanderwegnetz, den Reit- und Wanderwegen sowie den Netzen der Nachbarkantone.
- › Planung von Ausgangs- und Ankunftspunkten für die Strecken die mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichbar sind und Parkplätze aufweisen.
- › Vermeidung der Schutzzonen und der Sektoren mit störungsanfälligen Tieren.
- › Ergreifung von Gestaltungs- und Informationsmassnahmen, wenn die MTB-Strecke an einem geschützten Biotop entlangführt oder dieses durchquert.
- › Anbringung einer durchgehenden und einheitlichen Signalisation, die regelmässig kontrolliert und unterhalten wird.
- › Ergänzung der Signalisation mit «Info-Points», die die Orientierung der MTB-Fahrerinnen und MTB-Fahrer vereinfacht.



3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

› Der Kanton:

- › revidiert das kantonale Gesetz über den Tourismus (TG) und das zugehörige Ausführungsreglement.

› Der Kanton und die Nachbarkantone:

- › informieren einander über ihre jeweiligen MTB-Strecken und achten darauf, allfällige interkantonale Routen aufeinander abzustimmen, damit die Kontinuität für die Benutzerinnen und Benutzer gewährleistet wird.

› Das Amt für Mobilität (MobA):

- › schafft mit den betroffenen Ämtern und dem Freiburger Tourismusverband (FTV) eine Arbeitsgruppe zur Erstellung eines kantonalen Konzepts und Richtlinien für die Planung von MTB-Strecken und konsultiert gegebenenfalls die Koordinationskommission für die Veloplanung und die Förderung des Veloverkehrs im Allgemeinen;
- › unterstützt den FTV bei der Erstellung eines kantonalen MTB-Routenverzeichnisses;
- › gewährleistet in Zusammenarbeit mit dem FTV die Koordination mit den betroffenen Regionen und Gemeinden im Fall eines Gesuchs für die Schaffung einer MTB-Strecke;
- › sorgt dafür, dass die Verkehrsbetriebe die erforderlichen Massnahmen ergreifen, damit Fahrräder wo nötig leicht und kundenfreundlich befördert werden können. Die infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten der Verkehrsbetriebe sind zu beachten.

› Das Bau- und Raumplanungsamt (BRPA):

- › unterbreitet dem FTV jedes Planungs- oder Bauprojekt zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität der MTB-Strecken beeinträchtigen könnte.

› Das Amt für Landwirtschaft (LwA):

- › unterbreitet dem FTV jedes Landumlegungs- oder Wegsanierungsprojekt zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität der MTB-Strecken beeinträchtigen könnte.

› Das Amt für Wald, Wild und Fischerei (WaldA):

- › unterbreitet dem FTV jedes Waldplanungsprojekt zur Begutachtung,

wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität der MTB-Strecken beeinträchtigen könnte.

- › Der Freiburger Tourismusverband (FTV):
 - › überwacht in Zusammenarbeit mit dem MobA die Planung, Gestaltung, Koordination, Signalisation und den Unterhalt der MTB-Routen;
 - › erstellt und aktualisiert das kantonale Verzeichnis der MTB-Strecken.

3.2. Regionale Aufgaben

- › Die Regionen:
 - › können in Zusammenarbeit mit dem FTV, dem MobA, den regionalen Tourismusorganisationen und den lokalen Tourismusorganisationen neue MTB-Routen planen, realisieren und signalisieren.

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- › Übertragung der bestehenden, geplanten oder zu verbessernden MTB-Routen auf die Übersichtskarte.

3.3. Kommunale Aufgaben

- › Die Gemeinden:
 - › können in Zusammenarbeit mit dem FTV, dem MobA, den regionalen Tourismusorganisationen und den lokalen Tourismusorganisationen neue MTB-Routen planen, realisieren und signalisieren;
 - › regeln den Unterhalt der Wege, die für MTB-Routen benützt werden.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- › Gemeinderichtplan:
 - › Übertragung der bestehenden, geplanten oder zu verbessernden MTB-Routen auf dem Gemeindegebiet.

3.5. Verfahrenskoordination für die Realisierung eines Projekts

- › Koordination der im Gemeinderichtplan festgelegten Routen mit der Klassifizierung der Netze gemäss dem Reglement über den Tourismus sowie mit der Bestimmung durch das WaldA der speziell vorbehaltenen Strecken gemäss dem

Gesetz über den Wald und den Schutz vor Naturereignissen.

- › Planung, falls nötig, von Gestaltungen für MTB-Streckenabschnitte mittels eigens dazu erstellten Ausführungsplänen, gemäss dem Strassengesetz.



Bibliographische Hinweise

Leitbild Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2011.

Sachplan Velo, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2017.

Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10, Bundesamt für Strassen, SchweizMobil, 2010.

Mitwirkende Stellen

MobA, AfU, FTV, WaldA, SPA, LwA, ANL, BRPA

1. Ziele

Die MTB-Routen gehören zum kantonalen Radwegnetz für die Freizeitmobilität. Die MTB-Aktivitäten entwickeln sich zunehmend und in immer vielfältigeren Formen (MTB-Touren, Freeride, Downhill, usw.). Durch den Aufschwung der E-Bikes wird diese Entwicklung noch zusätzlich angekurbelt.

MTB-Aktivitäten erfolgen normalerweise in der Natur, auf Wegen oder Pfaden, die auch andere Personen (Fussgängerinnen und Fussgänger, zu Pferd, usw.) benutzen. Das Freiburger Kantonsgebiet hat diesbezüglich gegenüber den Erwartungen der einheimischen Benutzerinnen und Benutzer sowie der Gäste, ob Amateure oder Sportlerinnen und Sportler, grosses Potenzial.

Gegenwärtig ist nur eine einzige Route offiziell anerkannt und zufriedenstellend ausgebaut: die Route Nr. 2 Panorama Bike von «SchweizMobil», die 2008 eingeweiht wurde und vom FTV verwaltet wird. Weitere lokale Routen sind jedoch markiert und werden von einigen regionalen Tourismusorganisationen (Schwarzsee Tourismus, Tourismusbüro Châtel-St-Denis, Les Paccots, Tourismusbüro Romont und seiner Region) gepflegt. Aus Sicht der touristischen Attraktivität ist es für den Kanton wichtig, dieses Angebot auszubauen.

Durch die Realisierung markierter Routen, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Organisationen, kann ein erheblicher Anteil der MTB-Fahrerinnen und -Fahrer auf Strecken geleitet werden, welche Rücksicht auf die Fauna und Flora nehmen. Konflikte mit anderen Benutzerinnen und Benutzer (Wandererinnen und Wanderer, Reiterinnen und Reiter, usw.) können so ebenfalls begrenzt werden.

2. Umsetzung

2.1. Kantonale Aufgaben

Das Erstellen eines kantonalen MTB-Konzepts zur Gestaltung attraktiver Strecken entspricht einer steigenden Nachfrage und einem zunehmenden Bedürfnis, und zielt auf die Entwicklung eines kantonalen Mountainbike-Netzes hin. Dabei sollen der Austausch der Regionen untereinander und das breite Angebot an Strecken für unterschiedliche Nutzer, wenn möglich, gewährleistet werden, sowie die lokalen Besonderheiten wie Geländetyp, Topographie, Einrichtungen, etc. miteinbezogen werden.

Die Arbeitsgruppe für die Erstellung dieses Konzepts sowie die Richtlinien für die Planung von MTB-Strecken wird aus dem MobA, dem FTV, dem TBA, dem BRPA, dem LwA, dem WaldA und dem ANL bestehen. Die Richtlinien für MTB-Routen sollen:

- › Klärung der Verfahren zur Realisierung neuer Strecken für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller;
- › Festlegung der Mindestanforderungen, damit die Qualität und die Einheitlichkeit der Strecken im ganzen Kanton, deren Verträglichkeit mit den Herausforderungen des Schutzes der Natur und Fauna sowie deren allfälligen Nutzung mit anderen Benutzerinnen und Benutzer

in Sicherheit, gewährleistet sind.

Damit die Routen attraktiv sind, muss das Velo mit dem ÖV transportiert werden können, namentlich auf Streckenabschnitten mit erheblicher Höhendifferenz. Dabei sind allfällige infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen zu beachten.

Die MTB-Routen sollten wenn möglich getrennt von asphaltierten Strassen verlaufen. Die Signalisierung erfolgt analog zu den Markierungen der Wanderwege. Verläuft eine Route jedoch auf einem Strassenstück, gilt für die entsprechende Markierung das Verfahren für die Strassensignalisation.

Zu beachten ist, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken (gemäss dem TG) mit dem Durchgangsrecht auch das jeweilige Anbringen von Signalisationen zulassen.

Für die Planung einer MTB-Route muss sich der/die Gesuchsteller/in beim FTV informieren. Dieser konsultiert das MobA, und die anderen betroffenen Stellen. Ausserdem informiert der FTV die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller, die eine MTB-Route realisieren wollen, über die zu beachtenden Grundsätze.

Erfordert die Realisierung einer Route Gestaltungen, erkundigt sich der/die Gesuchsteller/in beim MobA über das zu befolgende Verfahren. Das MobA kümmert sich auch um die technische Verwaltung des Sachplans Velo und kontrolliert im Rahmen der Planungen die Anwendung der entsprechenden Grundsätze des kantonalen Richtplans und die Vernetzung der MTB-Routen mit dem kantonalen Radwegnetz.

Das TBA erteilt die Bewilligungen für die Strassensignalisation.

2.3. Kommunale Aufgaben

Bei der Revision ihres Gemeinderichtplans überprüfen die Gemeinden, ob Gestaltungen erforderlich sind.

Bei der Planung einer neuen MTB-Route auf dem Gemeindegebiet, ist der Gemeinderichtplan so zu ändern, dass die Streckenführung der MTB-Strecke übertragen wird.

Die Erstsinalisation und die erforderlichen baulichen Massnahmen sind vom/von der Gesuchsteller/in auf eigene Kosten vorzunehmen. Der Unterhalt der benutzten Wege ist Aufgabe der Gemeinden. Sie legen z.B. die entsprechenden Modalitäten in Zusammenarbeit mit den Organisationen fest. Die Signalisation wird über den FTV vom Kanton überwacht.

T207. Fusswege

Siehe auch:

strategischer Teil

Thema:

Wanderwege

Betroffene Stellen

Koordinationsstelle:

MobA

Kantonale Stelle: BRPA

1. Ziele

- › Betrachtung der Fortbewegung zu Fuss als vollwertige Fortbewegungsart.

- › Eingliederung der Fusswegnetzplanung in ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung des Strassennetzes und des Siedlungsraums.

- › Verankerung des Fusswegnetzes in den Plänen zur Sicherstellung der Umsetzung und des Weiterbestands der Fusswege.

- › Förderung der Schaffung eines Fusswegnetzes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Benutzerinnen und Benutzer (insbesondere Kinder, betagte Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität) sowie der verschiedenen Nutzungsarten (täglicher Gebrauch, Spaziergang).

- › Förderung der Umsetzung eines zusammenhängenden, durchgehenden, sicheren, attraktiven und genügend engmaschigen Fusswegnetzes.

2. Grundsätze

› Siehe Thema «Wanderwege»

- › Integration der Wanderwege innerhalb der Ortschaften in das Fusswegnetz.

- › Einschliessung der historischen Wege des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz, wenn möglich, in das Fusswegnetz.

- › Sicherstellung einer guten Verbindung zu Fuss zwischen den Wohnzonen und zwischen den Wohnzonen und den Anziehungspunkten (Arbeit, Schulen, Geschäfte, öffentliche Gaststätten, Sport- und Freizeitanlagen), den Haltestellen des ÖV und den anderen Langsamverkehrsnetzen.

- › Sicherstellung der Attraktivität der Fusswege sowie ausreichender Sicherheitsbedingungen, insbesondere in Bezug auf den motorisierten Verkehr (entlang und bei der Querung der Strassen), mittels Lokalisierung der Wegführung und/oder der Planung von Massnahmen.

- › Angemessenen Ersatz der Wege, die wegen bestehenden oder zu schaffenden Wegen teilweise oder vollständig beseitigt wurden, unter Berücksichtigung, dass die lokalen Gegebenheiten, die Bauvorhaben und die Einzonungen mit einbezogen werden.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

› Der Kanton:

- › schafft ein Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG).

3.2. Regionale Aufgaben

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- › Planung der Wegnetze, Anschlüsse oder Massnahmen im Bereich der Fusswege auf regionaler Ebene.

3.3. Kommunale Aufgaben

› Die Gemeinden:

- › erstellen, unterhalten und erschliessen die Fusswege auf ihrem Gebiet;
- › koordinieren die Planung des Fusswegnetzes mit jener der anderen Fortbewegungsarten, insbesondere bei der Planung der Gestaltung von Strassen und Hoch- und Tiefbauten (z. B. Brücke, Damm, Tunnel), sowie bei den Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

› Gemeinderichtplan:

- › Aufnahme der Planung des Fusswegnetzes auf Gemeindeebene, indem dem Schulweg und der Fortsetzung der Weiterführung der Wege in den Nachbargemeinden besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird.

3.5. Verfahrenskoordination für die Realisierung eines Projekts

- › Koordination der Fusswegeplanung mit den Projekten nach dem Strassengesetzverfahren (z. B. Bushaltestellen, Neugestaltung von Kreuzungen).

Bibliographische Hinweise

Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation, Fussverkehr, Bundesamt für Strassen, 2015.

Kinder- und Jugendstrategie für den Kanton Freiburg, Perspektiven 2030, Staat Freiburg, Direktion für Gesundheit und soziales, 2017 (in der öffentlichen Vernehmlassung).

Kinder- und Jugendstrategie für den Kanton Freiburg, Aktionsplan «Ich mach mit» 2018-2021, Staat Freiburg, Direktion für Gesundheit und soziales, 2017 (in der öffentlichen Vernehmlassung).

Mitwirkende Stellen

MobA, TBA, RUBD, AfU, BRPA

› Siehe Thema «Wanderwege»

1. Ziele

Die Fortbewegung zu Fuss ist insbesondere innerhalb der Siedlungsbereiche ein wichtiges Transportmittel. Im Jahr 2015 entsprach das Gehen in der Schweiz 5% der täglich zurückgelegten Distanz und 36% der täglichen Wegzeit. Fast alle Verbindungen bestehen aus einer Etappe zu Fuss. Zur Entwicklung der Fusswegeninfrastruktur beitragen erlaubt nicht nur die Begünstigung dieser Verbindungsart sondern auch die Förderung der guten Gesundheit von Personen.

Die Planung der Fusswege liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden. Deshalb ist die Erstellung eines Sachplans Fusswege auf kantonaler Ebene nicht zweckmässig.

Zu den «Fusswegen» gehören die Wege und Oberflächen, die von den Fussgängerinnen und Fussgänger mitgenutzt oder ausschliesslich genutzt werden, z. B.: Wege, Trottoirs, gemeinsame Rad- und Fusswege, Zubringerstrassen, Fussgängerzonen. Diese Wege müssen für die Gesamtheit der Benutzerinnen und Benutzer erreichbar sein, welches auch immer ihr Alter oder ihre körperliche Fähigkeit ist.

Gemäss FWG sorgen die Kantone dafür, dass die Gemeinden Fusswegnetzpläne erarbeiten. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sind bei jedem Verkehrs- und Raumplanungsprojekt zu berücksichtigen und ihre Interessen mit denen der anderen Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Raums (Radfahrerinnen und Radfahrer, Autofahrerinnen und Autofahrer, ÖV-Benutzerinnen und Benutzer) zu koordinieren.

Im Allgemeinen fehlt eine globale Vision des Fusswegnetzes auf Gemeindeebene. Gewisse Verbindungen entsprechen nicht mehr den Bedürfnissen oder sind nicht (oder nicht mehr) sicher genug in Bezug auf den Verkehr. In einigen Gemeinden wurden lediglich ein paar isolierte Wegabschnitte angelegt. Die Fusswege sind oft nicht sehr attraktiv und leiden unter den monotonen und grossflächigen Verkehrsräumen.

Die Fusswege können beispielsweise mit ausreichend breiten Gehbereichen im Verhältnis zur Frequentierung und möglichen Präsenz von anderen Nutzerinnen und Nutzer, mit einer qualitativ hochstehenden Gestaltung des öffentlichen Raums, mit einer Beschränkung von Absätzen und Hindernissen (z. B. mit der Schaffung von zusätzlichen Anlagen wie Rolltreppen oder Lifte, einer angemessenen Beleuchtung, Sitzbänken, usw.), und einer Kombination mit Entspannungs- und Freizeitbereichen.

Die Sicherheit ist, insbesondere was den motorisierten Verkehr (entlang und bei der Querung der Strassen) und die Überfälle auf Personen anbelangt, zu optimieren.

Ein Spaziergang ist keine Wanderung. Es hat in den Gemeinden viele Spaziergängerinnen und Spaziergänger (Sonntagsausflug mit der Familie, Spaziergänge mit Kindern, Kinderwagen, Hunden, usw.). Die Wanderrouten erfüllen in Bezug auf die Qualität und Attraktivität der Wege andere Anforderungen.

2. Grundsätze

Für eine globale Mobilitätsvision muss die Definition des Fusswegnetzes den Erweiterungen der bestehenden Anlagen und Infrastrukturen des Verkehrs (ÖV, Rad- und Wanderwege) Rechnung tragen.

Arbeiten für Bushaltestellen und für die Neugestaltung von Kreuzungen stellen nicht nur eine Gelegenheit dar, die Fusswege zu überdenken sondern auch eine Notwendigkeit (Ergänzung, Schutzvorkehrungen).

Im Gegensatz zu den Infrastrukturen für den Fussverkehr liegen die Wanderwege in der Regel ausserhalb des Ortskerns. Sie sind hauptsächlich für Freizeitaktivitäten bestimmt.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Der Kanton verfügt zurzeit über keine kantonale Rechtsgrundlage für die Ausführung des Bundesgesetzes und muss dafür Abhilfe schaffen.

Gemäss dem Gesetz über Fusswege berücksichtigt der Kanton die Fusswege bei der Erfüllung seiner anderen Aufgaben.

Der Kanton überlässt den Gemeinden sowie den Regionen und Agglomerationen die Planung der Fusswege.

3.2. Regionale Aufgaben

Das Ziel besteht darin, zusammenhängende interkommunale Verbindungen sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass die regionalen Einrichtungen gut erschlossen sind. Es steht den Regionen frei, Massnahmen festzulegen oder Anschlüsse oder das gesamte Netz räumlich zu identifizieren.

3.3. Kommunale Aufgaben

Die Ortsplanung ist für die Definition der Fusswegnetze das angemessene Instrument, da für diese Arbeit gute Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten erforderlich sind.

Gemäss dem Raumplanungs- und Baugesetz muss das Fusswegnetz in den Gemeindeplan aufgenommen werden. Dieser weist diesbezüglich oft Lücken auf und beschränkt sich häufig darauf, ein Inventar der bestehenden Wege zu erstellen, statt eine echte Planung vorzunehmen. Allerdings sind im Nachhinein durchgeführte Massnahmen aber häufig weniger attraktiv und funktionell.

T208. Wanderwege

Siehe auch

—

Themen:

Velowandern

Mountainbike

Reitsport

Biotope

Archäologische Stätten

Geschützte Ortsbilder
und historische Verkehrs-
wege

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle: MobA

Kantonale Stellen: ANL,
LwA, WaldA, BRPA, AAFR

Andere Stellen: FTV, regi-
onale Tourismusverbände,
lokale Tourismusorganisa-
tionen, SchweizMobil

1. Ziele

› Gewährleistung der Attraktivität, des Komforts, der Sicherheit des Wanderwegnetzes und dessen freien Zugang sowie Achtung auf die ständige Verbesserung seiner Qualität und Signalisation und auf eine angemessene Kommunikation.

› Verankerung des Wanderwegnetzes in der kommunalen Planung, um sein langfristiges Fortbestehen zu sichern.

2. Grundsätze

› Gewährleistung einer genügenden Vernetzung mit abwechslungsreichen Strecken mit:

› Berücksichtigung des Bundesinventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS);

› Aufwertung der bedeutenden Orte (Aussichtspunkte, Naturdenkmäler, Denkmäler und bebaute Sehenswürdigkeiten, Ufer, usw.);

› Berücksichtigung der Naturgefahren;

› Berücksichtigung der geschützten Biotope.

› Gewährleistung des Anschlusses zwischen den Wanderwegen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Parkplätzen.

› Bevorzugung von Wegstrecken, die vom Strassenverkehr getrennt sind oder falls dies nicht möglich ist, Anbringung der notwendigen Massnahmen, um die Benutzerinnen und Benutzer zu schützen.

› Bevorzugung der Wege mit Naturbelag und darauf achten, dass Strecken mit einem grossen Anteil an Asphalt- oder Betonbelag ersetzt werden.

› Vermeidung der Schaffung von Hartbelägen für kommunale sowie für Feld-, Wald- oder Alpwege, die als Wanderwege gekennzeichnet sind oder sonst Planung eines gleichwertigen Ersatzweges.

› Zulassung der gemeinsamen Nutzung mit anderen Langsamverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (Velofahrende, Mountainbikerinnen und Mountainbiker, Reiterinnen und Reiter, usw.), sofern die Sicherheit der Strecken gewährleistet ist.

› Vorbeugung der Konflikte mit Nutztieren.

- › Vermeidung der Erstellung von neuen Wegen in sensiblen Zonen für die Fauna.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Der Kanton:

- › revidiert das kantonale Gesetz über den Tourismus (TG) und das zugehörige Ausführungsreglement;
- › genehmigt das Verzeichnis des Wanderwegnetzes.

- › Der Kanton und die Nachbarkantone:

- › stimmen ihre jeweiligen Wanderwegnetze aufeinander ab, damit die Kontinuität für die Benutzerinnen und Benutzer gewährleistet ist.

- › Das Bau- und Raumplanungsamt (BRPA):

- › unterbreitet dem Freiburger Tourismusverband (FTV) jedes Planungs- oder Bauprojekt zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität des Wanderwegnetzes beeinträchtigen könnte.

- › Das Amt für Landwirtschaft (LwA):

- › unterbreitet dem FTV jedes Landumlegungs- oder Wegsanierungsprojekt zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität des Wanderwegnetzes beeinträchtigen könnte.

- › Das Amt für Wild, Wald und Fischerei (WaldA):

- › unterbreitet dem FTV jedes Projekt der forstlichen Planung (~~regionaler Waldentwicklungsplan oder Betriebsplan~~) zur Begutachtung, wenn dieses die Streckenführung oder die Qualität des Wanderwegnetzes beeinträchtigen könnte.

- › Das Amt für Mobilität (MobA):

- › unterstützt den FTV beim Erstellen eines Sachplans Wanderwege, der die Ziele zur Verbesserung des Netzes anhand des Wanderwegverzeichnisses hervorhebt.

- › Der Freiburger Tourismusverband (FTV):

- › konsultiert die kantonalen Ämter, namentlich das LwA, das KGA, das WaldA und das Amt für Natur und Landschaft (ANL) bei neuen Projekten oder Ausbesserungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Wanderwegnetz;

- › aktualisiert das Wanderwegverzeichnis;
- › erstellt einen Sachplan Wanderwege, der die Ziele zur Verbesserung des Netzes hervorhebt;
- › informiert das MobA über alle Veränderungen am Wanderwegnetz;
- › überprüft, ob das Wanderwegnetz bei den Planungen berücksichtigt worden ist.

3.2. Regionale Aufgaben

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

- › Integration des Wanderwegnetzes, Anpassung und Ergänzung falls nötig.

3.3. Kommunale Aufgaben

› Die Gemeinden:

- › sorgen für den Unterhalt der Wanderwege auf ihrem Gebiet;
- › sorgen für den Schutz des Naturbelags auf den Wanderwegen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

› Gemeinderichtplan:

- › Eingliederung des Wanderwegnetzes und gegebenenfalls neue Strecken oder allfällige Anpassungen vorschlagen.

› Erläuternder Bericht:

- › Festlegung eventuell erforderlichen Gestaltungsmaßnahmen zur Beibehaltung bzw. Verbesserung der Wanderwege.

Bibliographische Hinweise

Wanderwegnetzplanung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 13, Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2014.

Ersatzpflicht für Wanderwege, Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 11, Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2012.

Qualitätsziele Wanderwege Schweiz, Materialien Langsamverkehr Nr. 113, Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2007.

Signalisation Wanderwege, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 6, Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2008.

Bau und Unterhalt von Wanderwegen, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 9, Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2009.

Mitwirkende Stellen

ANL, AfU, MobA, SPA, FTV, WaldA, LwA, BRPA

1. Ziele

Die Wanderwege verfolgen den Zweck, zum einen Erholungsgebiete und sehenswerte Stätten (Aussichtspunkte, Naturdenkmäler, Denkmäler und bebaute Sehenswürdigkeiten, Ufer, usw.) zu erschliessen, zum anderen diese Punkte durch eine attraktive, sichere und frei zugängliche Route zu verbinden. Sie erfüllen die «Qualitätsziele» des Schweizer Wanderwegnetzes (Schönheit der Strecke, Marschkomfort, usw.). Aufgrund der vom FTV geführten Koordination und der von Gemeinden und von Privatpersonen getätigten Investitionen, verfügt der Kanton Freiburg heute über ein Wanderwegnetz mit einer Gesamtlänge von etwas mehr als 1800 km.

Zwischen 2008 und 2011 überprüfte der FTV im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion (VWD) das gesamte Wanderwegnetz und erstellte daraufhin ein Verzeichnis mit der Streckenführung, den Wegbelägen, den Kategorien und der Signalisation der Routen. Die Analyse ergab, dass das bestehende markierte Wegnetz insgesamt zufriedenstellend ist, in gewissen Regionen jedoch die Signalisation, die Vernetzung, der Unterhalt und die Sicherheit verbessert werden müssen. In einem Sachplan Wanderwege könnten diese Ziele zur Verbesserung des Netzes verankert und die erforderlichen Massnahmen festgehalten werden.

Die Bestandsaufnahme des Netzes hat vor allem auch gezeigt, dass ein sehr grosser Teil der Wegstrecken (40%) im Kanton Freiburg mit Hartbelägen versehen ist. Im Broye- und Vivisbachbezirk liegt dieser Anteil sogar bei über 50%. Tatsächlich wurden zahlreiche Wege mit einem Asphalt- oder Betonbelag versehen, um den Unterhalt durch die Gemeinden oder die land- und forstwirtschaftliche Nutzung zu erleichtern.

Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) sind Wanderwege jedoch zu ersetzen, wenn sie auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen wurden, die beim Gehen ungeeignet sind.

Tabelle: «Kategorie und Belag der Wanderwegrouten»

Bezirk	Kategorie und Belag [km]				
	Wanderweg	Bergwanderweg	Alpinwanderweg	Hartbelag	Naturbelag
Saane	202			87	115
Sense	385	14	1	163	237
Greyerz	519	185	18	169	553
See	137			75	62
Glane	93			61	32
Broye	126			64	62
Vivisbach	133	6		70	69
Total	1595	205	19	689	1130

2. Grundsätze

Die verzeichneten Wanderwege umfassen einen erheblichen Anteil an Wegen mit Asphalt- oder Betonbelag, für die eine zufriedenstellende Ersatzlösung gefunden

werden muss, um die Attraktivität dieser Wege zu erhalten oder zu verbessern.

Ein Fahrverbot ist keine geeignete Ausgleichsmassnahme für Wanderwege.

Im Fall von kommunalen oder kantonalen Planungsprojekten, die das Wanderwegnetz beeinträchtigen, muss ein attraktiver, abwechslungsreicher Weg mit angemessenem Belag als geeignete Ersatzstrecke gefunden werden.

Strassen mit Autoverkehr sind für den Wandertourismus ungeeignet. In gewissen Fällen kann eine Route jedoch über eine kurze Distanz der Strasse entlangführen, sofern geeignete Massnahmen für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger umgesetzt werden.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Das TG muss überarbeitet und ergänzt werden, denn die Gesetzesvorschriften weisen eine Lücke auf: Sie erwähnen ausschliesslich die Wanderwege und schliessen damit de facto Berg- und Alpinwanderwege aus.

Bei der Planung des Wanderwegnetzes muss dafür gesorgt werden, dass das kantonale Netz auf die Netze der Nachbarkantone abgestimmt ist.

Der Kanton hat die Verwaltung des Wanderwegnetzes dem FTV übertragen. Die Bestimmungen des TG sehen Pflichten hinsichtlich Markierung und Unterhalt des Wanderwegnetzes vor. Die Wanderwegstrecken, die auf der Karte des Wanderwegverzeichnisses eingetragen sind, bilden die Netzpläne und sind deshalb gemäss FWG geschützt.

Der FTV überwacht die Gestaltung, Koordination, Markierung und den Unterhalt der Wanderwege. Er ist verantwortlich für die Kommunikation und die Werbung für das Netz. Dabei wird er von den Tourismusverbänden und den Gemeinden unterstützt. Ausserdem informiert er die Gesuchsstellenden, die einen Wanderweg realisieren möchten, über die zu beachtenden Grundsätze.

Das FWG überträgt den Kantonen die Pflicht zum Unterhalt der Fuss- und Wanderwege. Mit dem TG aus dem Jahr 2005 delegierte der Kanton Freiburg diese Aufgabe an die Gemeinden.

Die Koordination der verschiedenen Interessen (Velowandern, Mountainbike, Reitsport, Landwirtschaft, Wald, Naturschutz, Archäologie, usw.) wird im Rahmen der Planungs- oder Baubewilligungsverfahren gewährleistet.

T209. Gütertransport

Siehe auch

—

Themen:

Öffentlicher Verkehr

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Grosse Verkehrserzeuger

Störfälle

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle:

MobA

Kantonale Stelle: BRPA

Siehe auch

—

Projektblatt:

Logistikzentrum im Sektor La Guérite

1. Ziele

- › Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen Gütertransportnetzes auf der Strasse und der Schiene.
- › Reduzierung der induzierten Umweltbelastungen und Erhöhung der Sicherheit des Gütertransports.
- › Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für den kombinierten Strassen-Schiene Transport.

2. Grundsätze

- › Förderung der Zusammenlegung von gütertransportintensiven Aktivitäten in der Nähe einer grossen Verkehrsachse und in Sektoren, die über einen dauerhaften Bahnanschluss verfügen.
- › Anstreben einer möglichst direkten Erreichbarkeit zwischen den grossen Achsen und den Standorten, die für die Aufnahme von Gütertransport ausgestattet sind und dies ohne Durchquerung von bewohnten Zonen.
- › Förderung des Bahnanschlusses an die Arbeitszonen, die grosse Güterverkehrserzeuger aufnehmen können.
- › Keine Benachteiligung des Personentransports aufgrund des Gütertransports.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Das Amt für Mobilität (MobA):
 - › prüft in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Ämtern und auf Grundlage der Betriebskonzepte der Eisenbahn die Standorte, die sich für die Einrichtung von Terminals für den Güterumschlag Strasse-Schiene eignen;
 - › Einbezug der Planung des Eisenbahntransportes des Bundes innerhalb der Prüfung der regionalen Richtpläne und der Ortsplanungen.

3.2. Kommunale Aufgaben

Auswirkungen auf die Ortsplanung

> Gemeinderichtplan:

- > Bezeichnung der ergriffenen Massnahmen zur Verbesserung der Strassenzufahrt und/oder des Bahnanschlusses, wenn nötig.

> Erläuternder Bericht:

- > Nachweis, dass die Zonen und Projekte, die täglich über 1000 Fahrten (Schwerverkehr zählt doppelt) verursachen, über eine ausreichende Strassenzufahrt und/oder Bahnanschluss verfügen, unter Vorbehalt der im Gemeinderichtplan vorgesehenen Massnahmen.



Bibliographische Hinweise

Kantonaler Verkehrsplan, Staat Freiburg, Amt für Mobilität, 2014.

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP 2025 und 2030), Bundesamt für Verkehr.

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, Grundlage des Bundes für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für den Gütertransport auf der Schiene, Bund, 2017.

Mitwirkende Stellen

MobA, BRPA

1. Ziele

Die Wirtschaft benötigt ein leistungsfähiges Gütertransportnetz für den Handel und sie entwickelt sich folglich vorzugsweise an Standorten mit attraktiven Transportinfrastrukturen. Die unaufhaltsame Zunahme des Güterverkehrs verursacht immer stärkere Belastungen und kann zu gefährlichen Situationen führen. Deshalb ist im Bereich Gütertransport die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene nutzbringend.

Auch wenn der Gütertransportbedarf im Kanton Freiburg nicht einzig mit dem Eisenbahnnetz abgedeckt werden kann, sind gemäss Bundesverfassung trotzdem Vorbereitungen vorzusehen, die eine optimale Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ermöglichen können, wenn die Bedingungen es zulassen.

Der kombinierte Gütertransport ist die Umsetzung von mehreren Transportmitteln für die Beförderung einer Ware von ihrem Ursprungs- zu ihrem Bestimmungsort. Die häufigste Kombination im Schweizer Binnenverkehr ist der Transport einer Ware mit dem Lastwagen vom Ursprungsort bis zu einem Umschlagszentrum und von dort mit dem Zug entweder zum endgültigen Bestimmungsort oder zu einem anderen Umschlagszentrum und von dort erneut mit dem Lastwagen bis zum endgültigen Bestimmungsort. In der Schweiz wird mit der Entwicklung des kombinierten Strassen-/Schienenverkehrs angestrebt, dass die Schienen für den grössten Teil der Strecke und die Strasse für die Feinverteilung verwendet werden. Der kombinierte Transport öffnet der Bahn nämlich neue Märkte, da ihm so der Zugang zu Märkten ermöglicht wird, die nicht mit der Bahn erschlossen sind.

Mehrere Unternehmen sind Eigentümer von Schienen die an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind und ein Teil der Bahnhöfe bietet Einrichtungen (Laderampen) an, mit denen Güterwagen beladen werden können. Die grösste Schwierigkeit für Konzentrationsprojekte der Frachttätigkeiten ist die Einhaltung der Anforderungen der bestehenden Benutzerinnen und Benutzer, die im ganzen Kantonsgebiet verstreut sind.

Das Konzept zum Gütertransport auf der Schiene vom 20. Dezember 2017, welches vom Bund erarbeitet wurde, legt die Basis zur Entwicklung der diversen Anlagen des Gütertransports. Es dient dem Kanton, den Gemeinden und den Infrastruktur- und Privatbetreibern als Planungsgrundlage für die Gütertransportanlagen und legt die nötige Harmonisierung zwischen den Schienengüteranlagen und den Strassen- und Hafenanlagen fest. Folgende Grundsätze sind festgelegt:

- > die Schienengüteranlagen, die gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG Teil der Infrastruktur sind, müssen grundsätzlich als solches erhalten werden und dürfen weder in ihrer Funktion noch Zusammensetzung eingeschränkt werden, um einen effizienten Gütertransport und -umschlag gewährleisten zu können;
- > die Gütertransportanlagen, welche künftig nicht mehr Leistungen für den Gütertransport auf der Schiene erbringen, können geschlossen werden.

- › die Leistungen der Schienengüteranlagen sollen erhöht werden, dabei sollen unproduktive oder von geringem Volumen ausgestattete Standorte überdenkt werden;
- › die Gebiete wurden auf die Konzentrierung der Funktionalität und Kapazität des Gütertransports auf der Schiene geprüft, mit Augenmerk auf eine optimale Deckung der lokalen Bedürfnisse sowie Produktivitätssteigerung des Gütertransports auf der Schiene.

Die Konzentrierung und Umsetzung des Konzeptes für den Gütertransport auf der Schiene

Die zu entwickelnden Eisenbahninfrastrukturen sind im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, referenziert. Die Kapazitäten des Eisenbahnnetzes sind für jeden Benutzertyp (Fracht, Personen) im Netznutzungskonzept garantiert und im Netznutzungsplan konkretisiert.

Das Plangenehmigungsverfahren für Bahnanschlussprojekte läuft auf Bundesebene.

T210. Zivilluftfahrt

Siehe auch

—

Thema:

Lärmschutz

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle:

MobA

Kantonale Stelle: BRPA

Bund: BAZL

1. Ziele

- › Erhaltung der bestehenden Anlagen und Förderung ihrer optimalen Nutzung, namentlich indem die Komplementarität der Anlagen erhöht wird.
- › Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verbindungen mit den nationalen Flughäfen und dem regionalen Flughafen Bern-Belp.
- › Zufriedenstellung der Bedürfnisse im Bereich der Zivilluftfahrt, unter Berücksichtigung der Anforderungen der Sicherheit und Rentabilität, der Raumplanung und des Umweltschutzes.
- › Begrenzung der Lärmbelastung auf Siedlungsgebiete und sensible Regionen (Naherholungs- und Naturschutzgebiete).

2. Grundsätze

- › Erweiterung der bestehenden Anlagen oder Schaffung von Neuen, einzig wenn die Bedürfnisse auf regionaler Ebene dargelegt werden und die Umweltbedingungen zumutbar bleiben.
- › Einbindung der Lärmschutzmassnahmen bei der Schaffung von Bauzonen und bei Neugestaltungs- und Bauprojekten von Luftfahrtinfrastrukturen.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- › Der Staatsrat:
 - › schlägt dem Bund, besonders im Rahmen der Ausarbeitung und Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), die Lösungen und Massnahmen vor, die er in Bezug auf die im SIL definierten Ziele und Grundsätze für angemessen hält.
- › Das Amt für Mobilität (MobA):
 - › prüft allfällige Auswirkungen der Luftfahrtinfrastrukturprojekte auf dem Kantonsgebiet;
 - › setzt direkte und indirekte Unterstützungsmassnahmen um, um die bestehenden Anlagen aufrecht zu erhalten, namentlich indem die gegenseitige Komplementarität der Anlagen entwickelt wird;



- › stellt in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Koordination zwischen den betroffenen Unternehmen und die für den Tourismus sowie die für den Umweltschutz zuständigen Instanzen sicher, ~~um eine rationelle und effiziente Nutzung des Luftraums der Bergregionen zu gewährleisten, namentlich um das aktuelle Angebot zu erhalten und die Belastungen zu reduzieren.~~

3.2. Regionale Aufgaben

- › Die Regionen:

- › beteiligen sich über das vom SIL vorgesehene Koordinationsprotokoll am Planungsverfahren, sofern sie durch das Vorhandensein einer Infrastruktur der Luftfahrt betroffen sind.

3.3. Kommunale Aufgaben

- › Die Gemeinden:

- › stellen die Raumplanung der Flächen, die der Infrastruktur der Luftfahrt gewidmet oder davon betroffen sind sicher, insbesondere was denkbare Einschränkungen für die Bauzonen betrifft, nämlich die Begrenzung der Bauhöhe in den Anflugschneisen sowie das Lärmkataster des Flugplatzes;
- › ändern die Ortsplanung gemäss den im SIL vorgenommenen Anpassungen;
- › erstellen die Ortsplanung unter Berücksichtigung der geltenden Lärmkataster. Für die bereits genehmigten Bauzonen prüfen sie Lösungen je nach Fällen und auf Grundlage der durchgeführten Arbeiten des Kantons und des Bundes.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- › Zonennutzungsplan:

- › Übertragung, als Anhaltspunkt, die Informationen die im SIL aufgeführt sind und zwar:
 - › der Flugplatzperimeter (umfasst die für den Luftfahrtbetrieb notwendigen Bauten und Anlagen);
 - › das Gebiet mit Hindernisbegrenzung;
 - › das dem Lärm ausgesetzte Gebiet.

› Gemeindebaureglement:

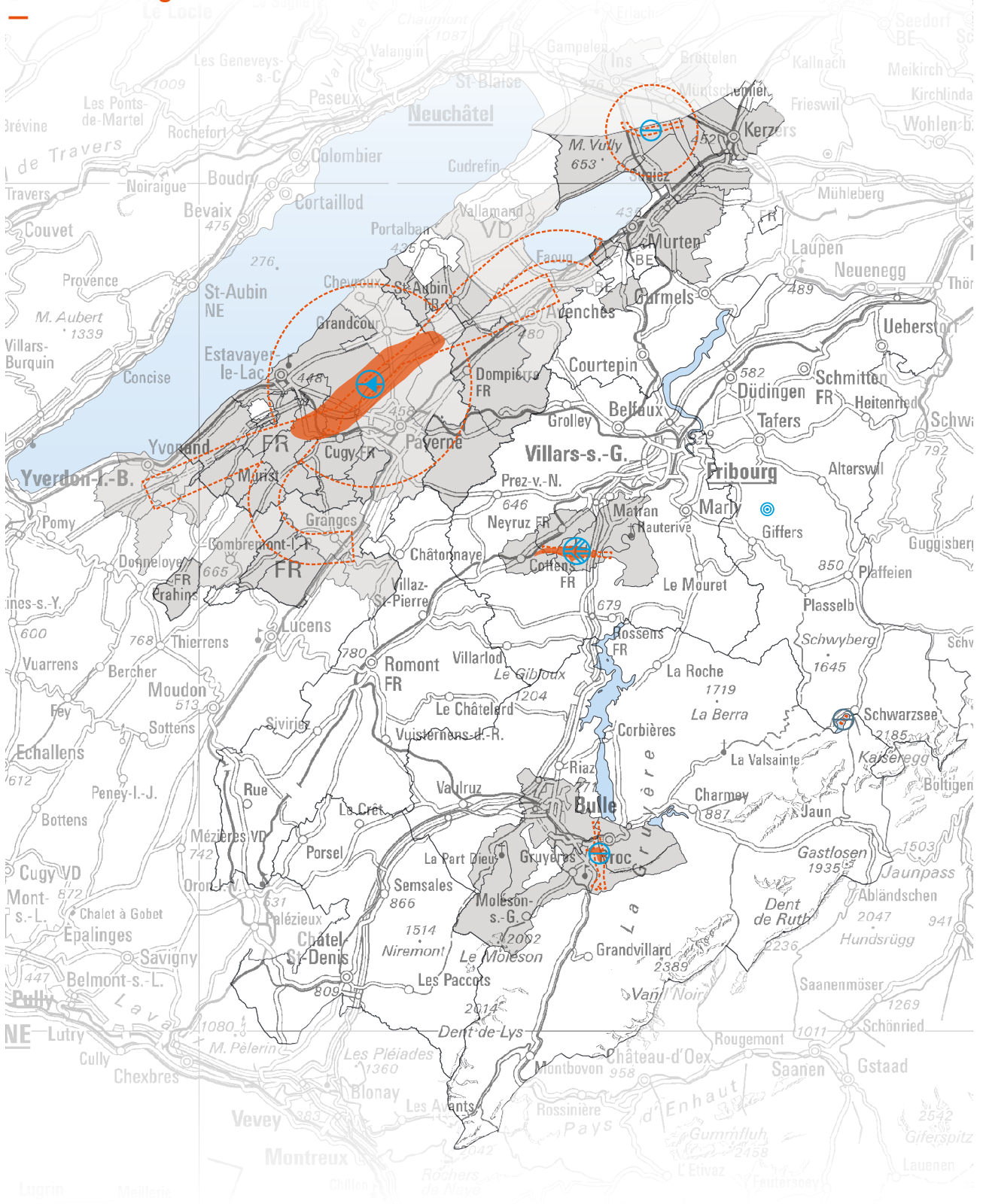
- › Präzisierung, dass die Anlagen und Bauten, die innerhalb des Flugplatzperimeters liegen, durch die Prinzipien die im SIL geplant sind, bestimmt sind.
- › Präzisierung, dass das Gebiet mit Hindernisbegrenzungen durch den Hindernisbegrenzungskataster und zusätzlich zu den Zonenbestimmungen bestimmt ist.
- › Präzisierung, dass das dem Lärm exponierte Gebiet durch den Lärmkataster und zusätzlich durch die Zonenbestimmung bestimmt ist.

› Erläuternder Bericht:








- › Nachweis der Planung von neuen Bauzonen in den Bereichen Lärm und Sicherheit unter Berücksichtigung des Flugplatzes.

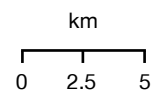


Lokalisierung und Einflüsse von Infrastrukturender Luftfahrt



Legende

-  Regionalflugplatz
-  Militärflugplatz mit ziviler Nutzung
-  Ständiges Flugfeld / Winterflugfeld
-  Infrastrukturen für die Luftfahrt
-  Gemeinden, die von der Zivilluftfahrtproblematik betroffen sind
-  Hindernisbegrenzungsperimeter
-  Lärmbelastungsgebiet



Quelle: BAZL, swisstopo, Staat Freiburg

Bibliographische Hinweise

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Bundesamt für Zivilluftfahrt, 2000.

Mitwirkende Stellen

MobA, AfU, BRPA

1. Ziele

Da die Planung vom Bund ausgeführt wird, spielt der Kanton eine untergeordnete Rolle.

Der Kanton wünscht vor allem die Förderung der optimalen Verwendung der bestehenden Anlagen, namentlich durch die Entwicklung der Komplementarität zwischen den Anlagen.

Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument für die Zivilluftfahrt des Bundes. Er legt die Ziele und Anforderungen in Bezug auf die Infrastruktur der Schweizer Zivilluftfahrt behördenverbindlich fest. Der SIL enthält eine Sammlung von Blättern, die die Anforderungen für jede Anlage präzisieren, die sich aus dem Konzeptteil ableiten. Die Koordination gründet auf einer Partnerschaft zwischen den betroffenen Bundesämtern, den zuständigen kantonalen Ämtern, den Gemeinden und der Betreiber der Flugplätze.

Auch wenn der regionale Flugplatz Fribourg-Ecuvillens Zollstatus erhalten hat, behalten die Verbindungen zu den nationalen Flughäfen und zum regionalen Flughafen Bern-Belp ihre Wichtigkeit. Da der Kanton Freiburg auf seinem Gebiet über keine Flughäfen verfügt, die von regelmässigen Luftverkehrslinien angefliegen werden, ist die langfristige Erhaltung und Verbesserung der Verbindungen (Strasse-Schiene) zu den wichtigsten Schweizer Flughäfen (Zürich-Kloten, Genf-Cointrin, Basel-Mülhausen) sowie zum Regionalflughafen Bern-Belp von zentraler Bedeutung. Die kantonale Luftfahrtinfrastruktur dient vor allem privaten Geschäftsflügen sowie den mit dem Flugverkehr verbundenen Freizeitaktivitäten.

Ursprünglich dem Militärflugdienst vorbehalten, unterhält der Militärflugplatz Payerne (VD) seit 2015 ein «Aéropôle», ein Technologiezentrum, das der Zivilluftfahrt gewidmet ist. Dieses wird vom Regionalverband Broye (COREB) betrieben. Die Entwicklung dieses Militärflugplatzes ist koordiniert mit der Entwicklungsstrategie der zivilen und militärischen Betreiber und mit den Prinzipien der kantonalen Richtpläne von Waadt und Freiburg, die eine Öffnung von Payerne für die zivile Luftfahrt unterstützen.

Unter sensiblen Regionen werden Naherholungs- und Naturschutzgebiete verstanden.

2. Grundsätze

Die Terminologie der Art von der Luftfahrtinfrastruktur ist in den Anhängen des SIL definiert.

Auf kantonaler Ebene gibt es folgende Standorte mit Anlagen:

- › Der Regionalflugplatz von Ecuvillens ohne Linienverkehr; die Gemeinden Arconciel, Cottens, Gibloux, Hauterive und Neyruz sind durch den Lärmkataster und/oder die Hindernisbegrenzungen betroffen, die durch den Betrieb dieses Flugplatzes bedingt sind.

- › Das Flugfeld von Greyerz; die Gemeinden Broc, Bulle und Greyerz sind durch den Lärmkataster und/oder die Hindernisbegrenzungen betroffen, die durch den Betrieb dieses Flugfeldes bedingt sind.
- › Das Flugfeld für Segelflieger von Bellechasse; die Gemeinden Mont-Vully, Murten, Galmiz, Kerzers und Ried b. Kerzers sind durch den Lärmkataster und/oder die Hindernisbegrenzungen betroffen, die durch den Betrieb dieses Flugfeldes bedingt sind.
- › Das Winterflugfeld Schwarzsee; die Gemeinden Plaffeien und Jaun sind durch den Lärmkataster und/oder die Hindernisbegrenzungen betroffen, die durch den Betrieb dieses Flugfeldes bedingt sind.
- › Der zivilaviatisch mitbenutzte Militärflugplatz Payerne befindet sich im Kanton Waadt. Allerdings liegen über die Hälfte der Pisten auf Freiburger Kantonsgebiet; die Auswirkungen dieses Flugplatzes auf die Raumplanung der Nachbargemeinden entsprechen jenen der zivilen Flugplätze; die Gemeinden Estavayer, Cugy, Les Montets, Lully, Sévaz und Vallon sind vom Lärmkataster dieses Flugplatzes betroffen. Die Gemeinden Belmont-Broye, Cheyres-Châbles, Châtillon, Cheiry, Cugy, Estavayer, Fétigny, Gletterens, Greng, Les Montets, Lully, Ménières, Montagny (FR), Nuvilly, Saint-Aubin, Sévaz, Surpierre und Vallon sind vom Hindernisbegrenzungskataster betroffen.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Das MobA ist in Zusammenarbeit mit dem BAZL für die Verwaltung der Luftfahrtshindernisse auf lokaler Ebene sowie für die Verfahren in Bezug auf die Plangenehmigungsgesuche gemäss Luftfahrtgesetz und Verfügungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt zuständig.

3.3. Kommunale Aufgaben

Der Flugplatzperimeter ist durch das Bundesrecht bestimmt und ist nicht Gegenstand einer Einziehung. Ausnahmen sind möglich, wenn vorgesehen ist Anlagen zu integrieren, die nicht einzig oder hauptsächlich dem Betrieb des Flugplatzes dienen. Diese unterliegen somit dem im Raumplanungs- und Baugesetz und seinem Ausführungsreglement vorgesehenen Verfahren.

3.5. ~~Verfahrenskoordination für die Realisierung eines Projekts~~

~~Die ausschliesslich oder hauptsächlich dem Betrieb eines Flugplatzes dienenden Bauten und Anlagen unterliegen dem durch das Bundesrecht festgelegte Verfahren. Weder das Bundesgesetz über die Raumplanung noch das kantonale Gesetz sehen eine Bewilligung vor.~~