

Rapport 2022-DAEC-213

30 août 2022

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

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

Le présent rapport s'articule comme suit:

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

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

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

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

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

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

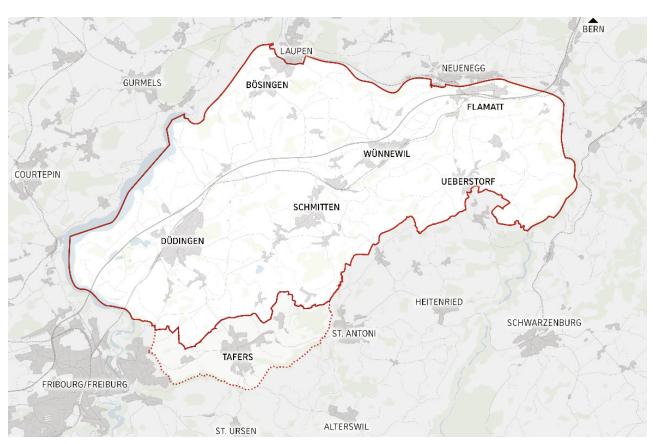
Il précise que cette étude prendra «en considération les études que mènent la région, avec le soutien du canton, dans le cadre de la révision du plan directeur régional de la Singine», ce qui explique le retard du rapport au Grand Conseil. Il souligne enfin qu'«une étude des corrections de tracés ainsi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

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

2. Etude multimodale de mobilité en Basse-Singine

2.1. Périmètre et objectifs généraux de l'étude

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



Périmètre de l'étude

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

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

2.2. Mobilité durable

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

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

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

2.3. Organisation de projet

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

Le projet était dirigé par le Service de la mobilité (SMO), rattaché à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME), et l'Association régionale de la Singine. Ils étaient soutenus par une entreprise indépendante spécialisée dans développement régional et la planification des transports (BAMO)³. Il a été suivi:

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

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

¹ Ibid., Anhang 5.

² Article 1 de la LMob.

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

Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), Vorsitz Amt für Mobilität (MobA) Oberamt Sensebezirk Gemeindeverband Region Sense Gemeinde Wünnewil-Flamatt Gemeinde Düdingen Gemeinde Bösingen Gemeinde Bösingen Gemeinde Ueberstorf Gemeinde Tafers VertreterIn der Gemeinden im oberen Sensebezirk Projektteam Amt für Mobilität (MobA), Projektleitung Externe FachplanerInnen Verkehr, inhaltliche Bearbeitung

organisatorische Unterstützung PL (Externe)

Technische Begleitgruppe

Fachmitglieder

Amt für Mobilität, Kt. Freiburg (MobA), Vorsitz

Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, Kt. Freiburg (RUBD)

Bau- und Raumplanungsamt, Kt. Freiburg (BRPA)

Tiefbauamt, Kt. Freiburg (TBA)

Sachmitglieder

Gemeindeverband Region Sense

Agglomeration Freiburg

Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Gemeinde Düdingen

Gemeinde Schmitten

Gemeinde Bösingen

Gemeinde Tafers

Organisation de projet

3. Etat des lieux et identification des mesures

3.1. Objectifs à l'horizon 2040

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

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

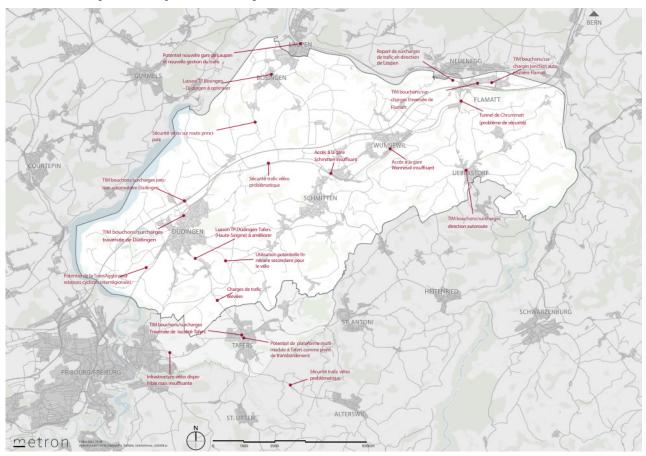
Objectif	Sous-objectif	
	Adaptation de l'offre de transport au type d'habitat existant	
	Maintenir et «soutenir» les infrastructures existantes, les développer et les adapter	
	Élaboration de solutions de mobilité économiquement supportables	
Rendre les transports «supportables»	Augmentation de la sécurité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

3.2. Etat des lieux des déficits et des potentiels

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

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

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



3.3. Evaluation et sélection des mesures

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

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

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

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

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

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

4. Concept global de mobilité en Basse-Singine

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

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

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

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

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

4.1. Paquet de mesures Priorité A

Mesure	Nom	Responsable
DUE 1	Valtraloc de Düdingen	Commune de Düdingen
DUE 2	Dosage du TIM¹ et priorisation des bus dans la traversée de localité à Düdingen	Commune de Düdingen, Canton de Fribourg
DUE 3	Plateforme multimodale à Düdingen	Commune de Düdingen
DUE 4	Transagglo Fribourg–Düdingen (piste mixte cyclable et piétonne)	Commune de Düdingen
DUE 5	Liaison Birch-Luggiwil (bretelle d'autoroute sud)	Canton de Fribourg
TAF-DUE 1	Amélioration de l'offre de bus Tafers-Düdingen	Canton de Fribourg
TAF-FRI 1	Liaison cyclable Tafers- Fribourg	Canton de Fribourg
US 1	Plateformes multimodales en Basse-Singine	Région
US 2	Offre complémentaire de transports publics en Basse-Singine	Canton de Fribourg
US 5	Stationnement en Basse- Singine	Région, communes
WF 1	Valtraloc de Flamatt	Canton de Fribourg
WF 2	Priorisation des bus à partir de Chrummatt pour la traversée de Flamatt et mesure concernant les vélos	Canton de Fribourg
WF 5	Nouvelle liaison jonction autoroutière – Chrummatt	Canton de Fribourg/ OFROU ²

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

² OFROU: Office fédéral des routes

¹ BE Berne, BOE Bösingen, DUE Düdingen, FLA Flamatt, FRI Fribourg, OS oberen Sense (Haute-Singine), SCH Schmitten, TAF Tafers, UEB Ueberstorf, US untere Sense (Basse-Singine), WF Wünnewil-Flamatt.

4.2. Paquet de mesures priorité B

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

4.3. Paquet de mesures priorité C

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

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

4.4. Concept global et postulat

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

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

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

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

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

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

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

5. Conclusion

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

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

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

Annexe

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



Bericht 2022-DAEC-213

30. August 2022

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

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

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

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

Zusammenfassung des Postulats und der Antwort des Staatsrats

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

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

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

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

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

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

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

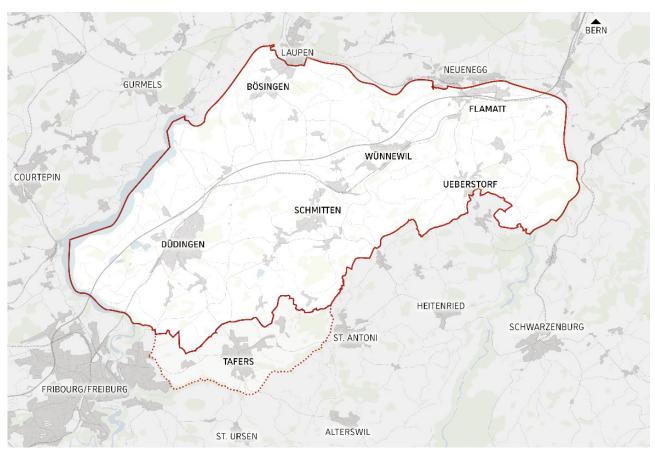
wird allenfalls im Anschluss daran und in Abhängigkeit von den Schlussfolgerungen der multimodalen Mobilitätsstudie durchgeführt werden können.»

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

2. Multimodale Mobilitätsstudie für den unteren Sensebezirk

2.1. Perimeter und Gegenstand der Studie

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



Studienperimeter

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

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

2.2. Nachhaltige Mobilität

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

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

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

2.3. Projektorganisation

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

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

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

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

¹ Ibid., Anhang 5.

² Art. 1 MobG.

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

Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), Vorsitz Amt für Mobilität (MobA) Oberamt Sensebezirk Gemeindeverband Region Sense Gemeinde Wünnewil-Flamatt Gemeinde Düdingen Gemeinde Schmitten Gemeinde Bösingen Gemeinde Ueberstorf Gemeinde Tafers VertreterIn der Gemeinden im oberen Sensebezirk

Projektteam

Amt für Mobilität (MobA), Projektleitung Externe FachplanerInnen Verkehr, inhaltliche Bearbeitung organisatorische Unterstützung PL (Externe)

Technische Begleitgruppe

Fachmitglieder

Amt für Mobilität, Kt. Freiburg (MobA), Vorsitz

Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, Kt. Freiburg (RUBD)

Bau- und Raumplanungsamt, Kt. Freiburg (BRPA)

Tiefbauamt, Kt. Freiburg (TBA)

Sachmitglieder

Gemeindeverband Region Sense

Agglomeration Freiburg

Gemeinde Wünnewil-Flamatt

Gemeinde Düdingen

Gemeinde Schmitten

Gemeinde Bösingen

Gemeinde Tafers

Projektorganisation

3. Bestandsaufnahme und Bestimmung der Massnahmen

3.1. Ziele bis 2040

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

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

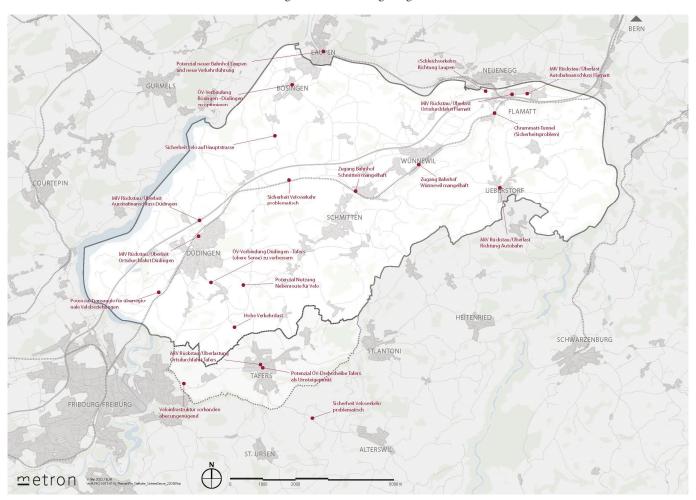
Ziel	Unterziel
	Anpassung Verkehrsangebot an den bestehenden Siedlungstyp
	Erhaltung und Unterstützung bestehender Infrastrukturen sowie deren Ausbau und Anpassungen
	Erarbeitung wirtschaftlich tragbarer Mobilitätslösungen
Verkehr verträglich gestalten	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Strassennutzenden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

3.2. Defizite und Potenziale

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

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

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



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

3.3. Evaluation und Auswahl der Massnahmen

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

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

Die Bewertung der möglichen Massnahmen führte zu folgenden Schlussfolgerungen:

- > Die Sanierung der Ortsdurchfahrten von Düdingen und Flamatt wird die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität fördern. Um die Wirkung dieser Sanierungen zu erhöhen, benötigt es rund um beide Ortsdurchfahrten eine Dosierung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
- > Die Lösungsansätze, die den Neubau von Strasseninfrastrukturen vorsehen, wurden gemäss den in Punkt 3.1 genannten Kriterien und Zielen als nicht zielführend beurteilt, da diese nachweislich zu Mehrverkehr führen, zusätzliche Ressourcen benötigen und keine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel begünstigen.
- Die Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots f\u00f6rdern die Verkehrsverlagerung und sind zudem zu grossen Teilen auf bestehenden Infrastrukturen realisierbar.
- > Neue Veloverbindungen zwischen den Ortschaften fördern die Nutzung des Velos und führen zu einer höheren Lebensqualität in den Zentren der Gemeinden.

4. Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk

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

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

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

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

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

4.1. Massnahmenpaket Priorität A

Massnahme	Name	Federführung
DUE 1	Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen	Gemeinde Düdingen
DUE 2	Dosierung MIV¹ und Bus- priorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen	Gemeinde Düdin- gen, Kanton Freiburg
DUE 3	Multimodale Drehscheibe Düdingen	Gemeinde Düdingen
DUE 4	Transagglo Freiburg–Düdingen (gemeinsamer Fuss- und Veloweg)	Gemeinde Düdingen
DUE 5	Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd)	Kanton Freiburg
TAF-DUE 1	Verbesserung Busangebot Tafers-Düdingen	Kanton Freiburg
TAF-FRI 1	Veloverbindung Tafers–Freiburg	Kanton Freiburg
US 1	Multimodale Drehscheiben in der Region	Region
US 2	Ergänzendes ÖV-Angebot für den unteren Sensebezirk	Kanton Freiburg
US 5	Parkierung im unteren Sensebezirk	Region, Gemeinden
WF 1	Valtraloc Ortsdurchfahrt Flamatt	Kanton Freiburg
WF 2	Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme	Kanton Freiburg
WF 5	Neue Verbindung Autobahn- anschluss-Chrummatt	Kanton Freiburg/ ASTRA ²

¹ MIV: motorisierter Individualverkehr.

² ASTRA: Bundesamt für Strassen

¹ BE Bern, BOE Bösingen, DUE Düdingen, FLA Flamatt, FRI Freiburg, OS oberer Sensebezirk, SCH Schmitten, TAF Tafers, UEB Ueberstorf, US unterer Sensebezirk, WF Wünnewil-Flamatt.

4.2. Massnahmenpaket Priorität B

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

4.3. Massnahmenpaket Priorität C

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

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

4.4. Gesamtkonzept und Postulat

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

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

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

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

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

4.5. Umsetzung des Gesamtkonzepts und der Massnahmen

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

5. Schlussfolgerung

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

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

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

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

Anhang

Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk, Schlussbericht vom 23. August 2022