

KANTONALER VERKEHRSPLAN

Verabschiedung des Verkehrsplans durch den Staatsrat im März 2006
Änderungen im Februar 2014 durch den Staatsrat verabschiedet

Auftraggeber	Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg	
Arbeitsgruppe	Tinguely Martin	Präsident KGV, Dienstchef, MobA
	Papi Giancarla	KGV, Dienstchefin, BRPA
	Richoz Simon	KGV, Raumplaner, BRPA
	Gygax Hans	KGV, Sektionschef, AfU
	Montel-Cambou Jasmine	KGV, Sektorchefin, MobA
	Vonlanthen Michel	KGV, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, MobA
	Bouiller Simon	KGV, Projektverantwortlicher, VEA
Illustrationen	Frédéric Aeby, Posieux	

Inhalt

1	Ausgangslage und Ziele	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Gesetzliche Grundlagen	2
1.3	Kantonale Verkehrspolitik	2
1.4	Einbindung des kantonalen Verkehrsplans in die Reihe der Planungsinstrumente	3
1.5	Durch den kantonalen Verkehrsplan gebundene Behörden	4
1.6	Zuständigkeit und Verfahren	5
1.7	Aufbau des Verkehrsplans	6
1.8	Realisierungsprogramm	7
1.9	Aufgabenverteilung	7
2	Gesamtkonzept Verkehr	9
2.1	Problemstellung	9
2.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	9
2.3	Nachhaltige Mobilität	10
2.4	Koordination des Gesamtverkehrssystems	11
2.5	Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze	12
2.6	Koordination der Siedlungsentwicklung	13
2.7	Koordination des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung	21
2.8	Luftreinhaltung und Lärmschutz in der Ortsplanung	22
2.9	Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel	22
2.10	Kombinierter Verkehr	24
2.11	Koordinationsgruppe für Verkehr	26
2.12	Inhalt der regionalen Verkehrspläne	27
3	Öffentlicher Personenverkehr	29
3.1	Problemstellung	29
3.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	30
3.3	Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz	30
3.4	Öffentliches Verkehrsnetz	31
3.5	Leistungsangebot	36
4	Motorisierter Individualverkehr	42
4.1	Problemstellung	42
4.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	43

4.3	Strassennetz	44
4.4	Verkehr ausserorts	46
4.5	Verkehr innerorts	48
4.6	Überarbeitung	53
5	Fusswege	54
5.1	Problemstellung	54
5.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	55
5.3	Fusswegnetz	56
6	Radwege	57
6.1	Problemstellung	57
6.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	58
6.3	Radwegnetz	58
6.4	Regionale Studien	59
6.5	Ortsplanung	59
6.6	Überarbeitung	59
7	Güterverkehr	60
7.1	Problemstellung	60
7.2	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	60
7.3	Strassengüterverkehr	61
7.4	Schienengüterverkehr	62
7.5	Kombinierter Güterverkehr	62
8	Anhänge	63
8.1	Anhang I: Abkürzungen	63
8.2	Anhang II: Bibliografie	64

1 Ausgangslage und Ziele

1.1 Einleitung

Der vorliegende kantonale Verkehrsplan (KVP) koordiniert die kantonale Verkehrspolitik und setzt ihre Ziele um.

Die Ziele des Plans gemäss dem Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG) entsprechen auch den Zielen der Raumplanung, die es erlaubt, die raumwirksamen Tätigkeiten langfristig zu koordinieren und zu steuern.

Die Raumplanung regelt die Nutzung des Bodens: zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, für Freizeitaktivitäten usw. Der Verkehr verbindet diese verschiedenen Nutzungsarten untereinander. Die Koordination der Verkehrsplanung mit der Raumplanung zielt auf eine sparsame Nutzung des Bodens und auf einen sparsamen Einsatz des Verkehrs ab, der die Aktivitäten verbindet.

Der KVP reiht sich folglich nahtlos in die bestehende Planung und insbesondere in die Raumplanung ein.

Ein Dokument wurde bereits 1991 unter der Bezeichnung „kantonaler Verkehrsplan“ vom Verkehrs- und Energiedepartement erstellt. Dieser Plan wurde vor dem Verkehrsgesetz erarbeitet und diente diesem als Grundlage. Dieser Plan wurde jedoch nie verabschiedet und erlangte dadurch auch keine rechtliche Verbindlichkeit.

Zu den Themen „Motorisierter Individualverkehr“ und „Radwege“ hat der Staatsrat bereits separate Sachpläne verabschiedet. Diese Bereiche werden trotzdem in den KVP aufgenommen, denn sie weisen wichtige Aspekte für die Koordination mit anderen Verkehrsmitteln auf.

Die Themen „Tourismus“, „Linienschiffahrt“ und „Zivilluftfahrt“ werden bereits ausführlich im kantonalen Richtplan für die Raumplanung behandelt und werden deshalb im KVP nicht mehr erwähnt.

Gemäss Artikel 9 Abs. 2 VG bezweckt der KVP:

- die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik umzusetzen;
- die Kriterien zu bestimmen, die als Entscheidungsgrundlage für Verkehrsfragen dienen;
- sämtliche allgemeinen Massnahmen aufzuzeigen, die zu treffen sind, damit die Ziele des Verkehrsgesetzes erreicht werden.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Der KVP stützt sich hauptsächlich auf folgende gesetzliche Grundlagen:

a) Bundesrecht

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG)
- Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG)
- Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

b) Kantonales Recht

- Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (RPBG)
- Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG)
- Ausführungsreglement vom 25. November 1996 zum Verkehrsgesetz (VR)
- Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009 zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR)
- Ausführungsreglement vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG)

1.3 Kantonale Verkehrspolitik

Die Ziele des KVP gründen auf der kantonalen Verkehrspolitik. Diese umfasst die folgenden drei Ebenen, die der Grosse Rat bereits beschlossen hat:

- Die Ziele gemäss dem Verkehrsgesetz;
- Die Ziele gemäss dem Raumplanungs- und Baugesetz;
- Die Leitideen und Ziele der Raumplanung gemäss dem Dekret vom 17. September 1999.

1.3.1 Ziele gemäss dem Verkehrsgesetz (Art. 2 VG)

- Ein Gesamtverkehrssystem zur Sicherstellung der Mobilität von Personen und Waren organisieren; dabei soll insbesondere den Bedürfnissen der Wirtschaft, den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, den Anforderungen an den Umweltschutz, der wirtschaftlichen Nutzung von Boden und Energie sowie der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden;

- Durch die Bereitstellung eines entsprechenden Leistungsangebots, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel fördern;
- Die Entscheidungen im Bereich des Verkehrs mit den Zielen der Raumplanung und des Umweltschutzes koordinieren;
- Die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abstimmen.

1.3.2 Ziele der Raumplanung (Art. 1 RPBG)

- Zur nachhaltigen Entwicklung des gesamten Kantons beitragen und dabei ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen, sozialen und Umweltbedürfnissen gewährleisten.
- Auf eine geordnete Besiedlung des Gebiets und eine haushälterische Nutzung des Bodens achten.
- Eine harmonische Entwicklung des Kantons, der Regionen und der Gemeinden ermöglichen.
- Abgestimmte Lösungen zwischen Mobilität, Besiedlung und Umwelt ermöglichen.

1.3.3 Leitideen und auf den Verkehr bezogene Ziele gemäss dem Dekret vom 17. September 1999

- Leistungsfähige Verbindungen zwischen dem Kantonszentrum, den Regionalzentren und den benachbarten Agglomerationen sicherstellen;
- Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, namentlich auf dem kantonalen Netz und im Kantonszentrum fördern;
- zur Sicherstellung der regionalen Verkehrserschliessung beitragen, die der spezifischen Situation und den Transportbedürfnissen angepasst ist.

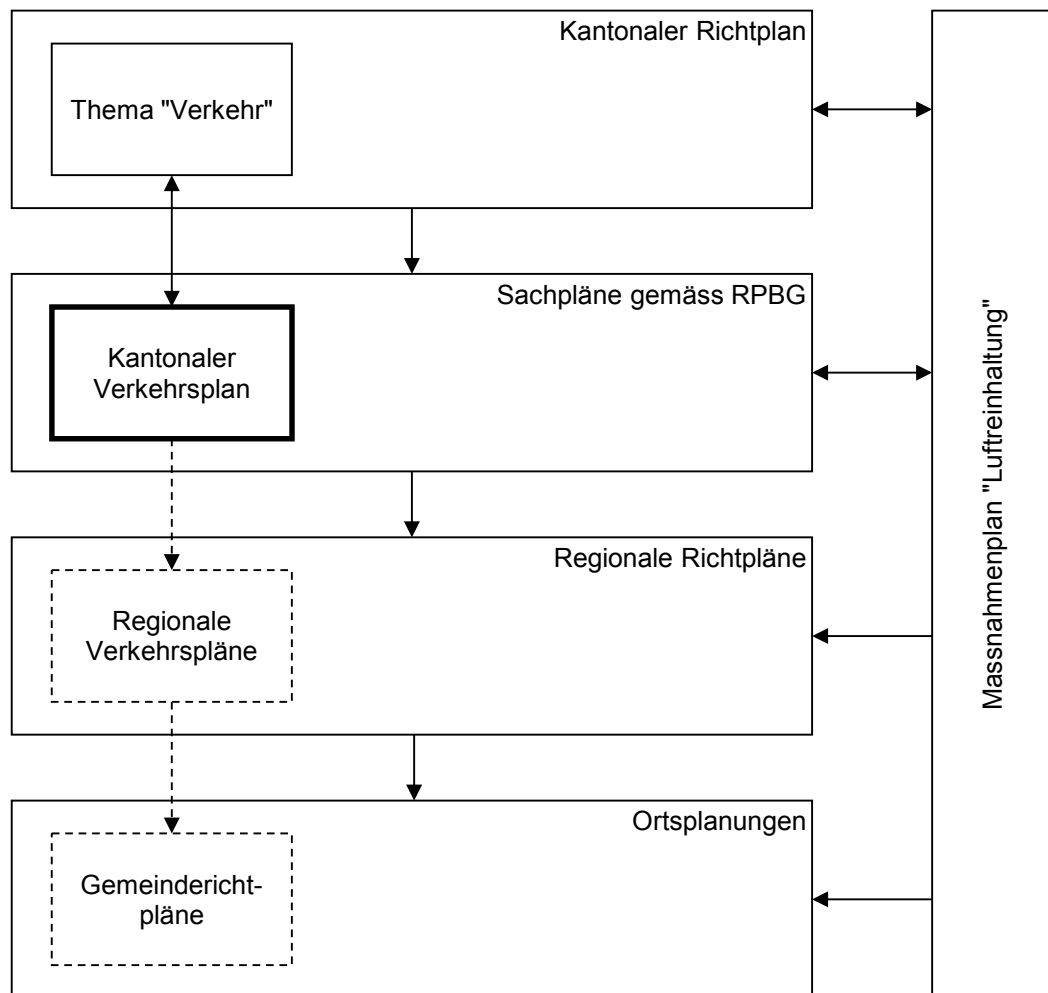
1.4 Einbindung des kantonalen Verkehrsplans in die Reihe der Planungsinstrumente

Das Verkehrsgesetz (VG) sieht die Ausarbeitung eines kantonalen Verkehrsplans vor, der vom Staatsrat genehmigt werden muss.

Der KVP ist ein Sachplan im Sinne des RPBG und muss folglich mit dem kantonalen Richtplan koordiniert werden, dem er unterstellt ist.

Der kantonale Richtplan legt die grundlegenden Weisungen fest und der Sachplan setzt sie um. Die beiden Pläne müssen miteinander vereinbar sein und allfällige Änderungen müssen parallel vorgenommen werden. Dieselben Grundsätze gelten auch für andere kantonale Sachpläne (z.B. Massnahmenplan Luftreinhaltung).

Folgende Darstellung verdeutlicht das Verhältnis der Planungsinstrumente zueinander:



1.5 Durch den kantonalen Verkehrsplan gebundene Behörden

Mit der Genehmigung durch den Staatsrat wird der KVP für Kantons- und Gemeindebehörden verbindlich (Art. 9 Abs. 1 VG). Bei der Erstellung der regionalen Richtpläne, der regionalen Verkehrspläne und der Ortsplanungen muss folglich der KVP berücksichtigt werden.

1.6 Zuständigkeit und Verfahren

1.6.1 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

- Der Staatsrat beantragt die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik (Art. 4 VG).
- Der Grosse Rat verabschiedet die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik (Art. 3 VG).

1.6.2 Erstellung und Genehmigung des kantonalen Verkehrsplans

- Das Amt für Mobilität (das MobA) erstellt den KVP (Art. 5 Bst. a VG).
- Der KVP wird mit Unterstützung der Koordinationsgruppe für Verkehr erarbeitet; die Gemeinden und die betroffenen Kreise werden angehört. (Art. 10 Abs. 1 VG).
- Das MobA sorgt für die Koordination des Verkehrsplans mit den Plänen der benachbarten Kantone (Art. 10 Abs. 2 VG).
- Der Staatsrat verabschiedet den KVP (Art. 4 VG).

1.6.3 Änderung und Anpassung des KVP

Um die Übereinstimmung der verschiedenen Planungen zu gewährleisten, wird der kantonale Verkehrsplan höchstens alle zehn Jahre überprüft und wenn nötig geändert (Art. 1 VR); er muss den Umständen und insbesondere den Änderungen des kantonalen Richtplans für die Raumplanung angepasst werden (Art. 11 VG).

Der KVP wird jedoch laufend überprüft und angepasst, insbesondere falls Änderungen an anderen Planungsinstrumenten angebracht werden, die sich auf ihn auswirken. Zwei Arten von Änderungen sind möglich: umfassende Änderungen am Inhalt des KVP, für die das gleiche Verfahren wie für die Genehmigung angewandt wird, sowie kleinere Änderungen, die die Grundsätze des KVP nicht berühren; diese können vom Staatsrat verabschiedet und danach den Kantons- und Gemeindebehörden mitgeteilt werden.

1.7 Aufbau des Verkehrsplans

1.7.1 Ein Kapitel pro Thema

Ab Kapitel 2 werden die verschiedenen Themen jeweils in einem Kapitel behandelt:

Thema:	Gesamtkonzept Verkehr	Öffentlicher Personenverkehr	Motorisierter Individualverkehr	Fusswege	Radwege	Güterverkehr
Kapitel:	2	3	4	5	6	7

1.7.2 Kapitelaufbau

Die Kapitel des KVP sind einheitlich aufgebaut:

- Problemstellung;
- Ziele der kantonalen Verkehrspolitik;
- Erläuterungen und Beschlüsse.

Die Themen werden nicht alle gleich ausführlich behandelt. So werden die Themen „Gesamtkonzept Verkehr“ und „Öffentlicher Personenverkehr“ erschöpfend erörtert, während die übrigen Themen nur soweit behandelt werden, dass ein kohärentes Bild entsteht.

1.7.3 Darstellung der Beschlüsse

Die Beschlüsse werden einheitlich dargestellt, den Nummern ist ein « B » vorangestellt. Ein Beschluss wird wie folgt dargestellt:

<i>Beschluss</i>	
	Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze
<i>B 2.5.1</i>	Der Kanton setzt sich dafür ein, ...

Beschluss **B 2.5.1** bedeutet:

- 2.5.1 Beschluss zum Thema „Gesamtkonzept Verkehr“ (Kap. 2);
- 2.5.1 Zum Kapitel „Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze“ (Kap. 2.5);
- 2.5.1 Beschluss 1.

Die Beschlüsse des KVP werden auf grauem Grund dargestellt.

1.8 Realisierungsprogramm

Für den KVP wird ein Realisierungsprogramm aufgestellt. Dieses Führungsinstrument wird vom Staatsrat verabschiedet und enthält Angaben über die auszuführenden Arbeiten und die dafür vorgesehenen Fristen sowie die Finanzierungsmodalitäten.

<i>Beschluss</i>	
	Realisierungsprogramm
<i>B 1.8.1</i>	Nach der Genehmigung des KVP wird ein Realisierungsprogramm aufgestellt.

1.9 Aufgabenverteilung

Der Kanton Freiburg wendet das Subsidiaritätsprinzip an: Der Kanton befasst sich einzig mit den Bereichen, die einer kantonalen Strategie bedürfen. Geplant wird „von oben nach unten“ und „von unten nach oben“. Jede Ebene führt die Aufgaben aus, für die sie zuständig ist. Um ein reibungsloses Vorgehen zu gewährleisten, wird dieser Grundsatz auf allen Planungsebenen angewandt (Kanton, Regionen, Gemeinden).

Der Kanton

führt Aufgaben aus:

- für die er beauftragt ist oder ein besonderes Interesse hat;
- die kantonal koordiniert werden müssen;
- die von den Regionen allein nicht gelöst werden können (bezüglich Handlungsspielraum, rechtlichen Befugnissen, finanziellen Möglichkeiten).

Der KVP ist für die Behörden verbindlich. Die Regional- und Gemeindepläne müssen sich danach richten.

Die Region

Die Region ist die Stufe zwischen Kanton und Gemeinden. Sie behandelt somit nur Fragen, die auf Gemeindeebene nicht gelöst werden können.

Die regionalen Verkehrspläne können für bestimmte Vorhaben im Bereich des Verkehrs aufgestellt werden. Sie werden auf Anstoss von Gemeinden, Gemeindeverbänden, Regionen oder des MobA erarbeitet und richten sich nach dem Verkehrsgesetz. Das Ausführungsreglement zum VG legt den Inhalt der Regionalpläne fest (Art. 12 VG).

Auf der Grundlage des kantonalen Richtplans überwacht das MobA mit Unterstützung der betroffenen Dienststellen die Koordination der Regionalpläne mit dem

KVP. Die betroffenen Organisationen und die öffentlichen Transportunternehmen werden in die Arbeiten einbezogen (Art. 13 VG).

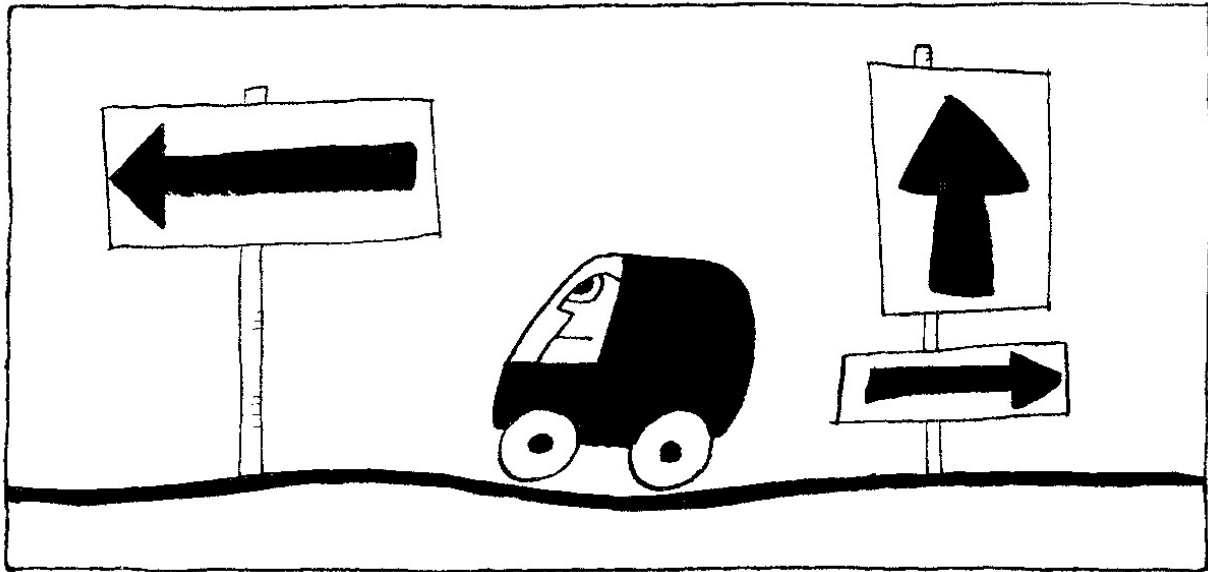
Zur Lösung besonderer Probleme auf regionaler Ebene kann das MobA geeignete Untersuchungen veranlassen (Art. 14 VG).

Die Gemeinden

Die Gemeinden sind für alle Aufgaben zuständig, die sie allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden ausführen können oder müssen.

Die Strassenrichtpläne der Gemeinden müssen auf den KVP und, sofern vorhanden, auf die Regionalpläne abgestimmt werden (Art. 15 VG).

Wenn ein bedeutendes regionales Interesse es erfordert, kann der Staatsrat eine Gemeinde dazu verpflichten, ihren Strassenrichtplan den Erfordernissen des KVP und der Regionalpläne anzupassen (Art. 16 VG).



2 Gesamtkonzept Verkehr

2.1 Problemstellung

Der Verkehr ist von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung. Er dient der Mobilität der Personen und dem Güterverkehr. Folgende Phänomene sind zu beobachten:

- Die Mobilität nimmt zu und damit auch die Umweltbelastung und die Kapazitätsengpässe;
- Die Zentren müssen viel Automobilverkehr mit entsprechend grossen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Strassen, Parkplätze usw.) bewältigen;
- Die Zersiedelung erschwert eine rentable Verkehrserschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr;
- Der Kanton Freiburg verfügt über ein relativ dichtes Verkehrsnetz.

2.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Die kantonale Verkehrspolitik strebt Folgendes an:

- Die nachhaltige Mobilität fördern;
- Die bestehende Verkehrsinfrastruktur erhalten und pflegen und sie bei Bedarf anpassen bzw. ausbauen;
- Nach finanziell tragbaren Lösungen zur Deckung des Mobilitätsbedarfs suchen;
- Das Verkehrsangebot an die bestehenden Siedlungstypen anpassen;
- Die freie Wahl des Personenverkehrsmittels gewährleisten.

2.3 Nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Entwicklung bedeutet, dass die aktuellen Bedürfnisse gedeckt werden und gleichzeitig dafür gesorgt wird, dass die Bedürfnisse künftiger Generationen ebenfalls gedeckt werden können. Sie stützt sich auf eine ganzheitliche und ausgeglichene Vorgehensweise, die sowohl soziale und wirtschaftliche Aspekte wie auch Umweltfragen berücksichtigt.

Die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung werden auf den Bereich der Mobilität angewandt. Der KVP setzt nur das um, was im Rahmen der kantonalen Verkehrsplanung geregelt wird. Die Elemente der nachhaltigen Entwicklung werden im vorliegenden Dokument zwar nicht behandelt, sie liegen aber den darin enthaltenen Überlegungen zugrunde.

Die nachhaltige Mobilität erlaubt:

- eine angemessene und ausgeglichene Zugänglichkeit zu den Grundleistungen mit grösstmöglicher Sicherheit und Rücksicht auf die Gesundheit der Benutzerinnen und Benutzer;
- eine wirtschaftliche Entwicklung des Kantons zu minimalen Kosten und mit maximaler Effizienz;
- den Schutz der Personen und der Umwelt.

Soziale Aspekte

Die Grundleistungen, deren Zugänglichkeit durch den KVP geregelt wird, sind im kantonalen Richtplan definiert – und zwar hauptsächlich im Kapitel „Siedlungsstruktur“. Es handelt sich dabei um Dienste und Ausstattungen von Verwaltung und Wirtschaft:

- Dienste und Ausstattungen für den ganzen Kanton befinden sich im Kantonszentrum;
- Dienste und Ausstattungen, die aus finanziellen Gründen nicht überall angeboten werden können, oder aus Gründen der Effizienz oder der Funktionsweise nicht auf den ganzen Bezirk verteilt werden können, sind in den Regionalzentren untergebracht;
- Dienste und Ausstattungen, die nur einen Teil eines Bezirks versorgen, sind in interkommunalen Zentren angesiedelt.

Eine angemessene und ausgeglichene Zugänglichkeit bedeutet nicht, dass alles überall, zu jeder Zeit und mit jedem Verkehrsmittel zugänglich sein muss. Es gilt einerseits, den Zugang auf den Bedarf der Bevölkerung abzustimmen und andererseits die finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Wirtschaftliche Aspekte

Die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons fördern bedeutet, seine Attraktivität steigern und zwar insbesondere durch:

- eine erhöhte Lebensqualität;
- die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, Wohnsiedlungen, Läden, Tourismuszentren, Freizeitaktivitäten innert einer vernünftigen Zeit und zu einem vernünftigen Preis.

Die nachhaltige Mobilität strebt ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis des Verkehrssystems an, indem dessen Kosten reduziert und dessen Nutzen vergrößert werden.

Unter den wirtschaftlichen Aspekten muss ausserdem die Dauerhaftigkeit der Infrastrukturen beachtet und ihr Nutzen langfristig sichergestellt werden.

Umweltaspekte

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss sich in erster Linie darum bemühen, die grössten Belastungen zu reduzieren. Darunter fallen die klimawirksamen Belastungen, die Lärmbelästigung, die Luftverschmutzung sowie die Beeinträchtigung der Natur, insbesondere der biologischen Vielfalt und der Landschaft. Weitere Auswirkungen wie die zunehmende Versiegelung des Bodens, die Abnahme der landwirtschaftlichen Flächen, die Boden- und Wasserverschmutzung oder die Risiken von Grossunfällen werden im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben untersucht.

<i>Beschluss</i>	
	Beobachtung der nachhaltigen Mobilität
<i>B 2.3.1</i>	Der Kanton Freiburg stellt Indikatoren auf, die es erlauben, die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität zu verfolgen.

2.4 Koordination des Gesamtverkehrssystems

Durch die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsplanung können folgende Ziele erreicht werden:

- Das bestehende Verkehrsnetz und die entsprechenden Investitionen optimal nutzen. Dort, wo die Verkehrsinfrastruktur noch freie Kapazitäten aufweist, werden die Investitionen nicht ausreichend rentabilisiert. Die Infrastrukturen müssen also besser genutzt werden;
- Bei Neuansiedlungen (Gewerbe, Wohnsiedlungen, öffentliche Einrichtungen usw.) sicherstellen, dass das vorhandene Verkehrsnetz den verursachten Zusatzverkehr aufnehmen kann. Die Festlegung neuer Bauzonen ohne Rücksicht auf die Verkehrskapazitäten zwingen oft zum Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen. An bestimmten Orten kann das Verkehrsnetz keine zusätzlichen Fahrten mehr aufnehmen;

- Die Lebensqualität in Siedlungsgebieten verbessern: Reduktion von Lärmbeeinträchtigung und Luftverschmutzung;
- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs verstärken;
- Für Investoren insbesondere in den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten gemäss dem kantonalen Richtplan günstige Voraussetzungen zur Verwirklichung ihrer Vorhaben schaffen.

2.5 Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze

Zwei Autobahnen, die A1 Bern-Yverdon-Lausanne und die A12 Bern-Vevey-Lausanne, sowie zwei Hauptverkehrsstrecken der Eisenbahn, Bern-Neuenburg (BLS) und Bern-Lausanne (SBB) führen durch den Kanton Freiburg und verbinden ihn mit der übrigen Schweiz und Europa. Die Autobahnen stellen das Grundgerüst des Verkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr dar. Die Auswirkungen dieser Hauptverkehrsachsen auf die Umwelt durch Luft- und Bodenverschmutzung und auf die umliegenden Gebiete durch Lärm sind aber nicht zu vernachlässigen.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erarbeitet Sachpläne zur Strasse und zur Bahn, die einen Einfluss auf den kantonalen Verkehrsplan haben können.

<i>Beschluss</i>	
	Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze
<i>B 2.5.1</i>	Der Kanton setzt sich dafür ein, den grösstmöglichen Nutzen aus den übergeordneten Verkehrsnetzen zu ziehen und die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu beschränken.
<i>B 2.5.2</i>	Der Kanton sorgt dafür, dass der Kanton Freiburg im Rahmen der Sachpläne des Bundes optimal in das nationale Verkehrsnetz eingebunden wird.
<i>B 2.5.3</i>	Der Kanton bemüht sich darum, die Gebiete an den Kantonsgrenzen an die wichtigsten Verkehrsnetze der Nachbarkantone anzubinden, sofern eine entsprechende Nachfrage besteht, die Kosten dies erlauben und insoweit dies für die Netze der Nachbarkantone tragbar ist.
	Koordinierung mit Nachbarkantonen
<i>B 2.5.4</i>	Die Koordination wird durch den kantonalen Richtplan sichergestellt.

2.6 Koordination der Siedlungsentwicklung

2.6.1 Allgemeine Grundsätze

In den vergangenen Jahrzehnten wurden die Infrastrukturen stets an die Siedlungsentwicklung angepasst. Künftig muss umgekehrt vorgegangen werden: Die Siedlungsentwicklung sollte so ausgerichtet werden, dass sie eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und öffentlichen Verkehrsmittel erlaubt.

<i>Beschluss</i>	
	Berücksichtigung des Verkehrs bei der Siedlungsentwicklung
<i>B 2.6.1</i>	Die Gemeinden sorgen im Rahmen der Ortsplanung dafür, dass in erster Linie diejenigen Gebiete als Bauzone ausgewiesen werden, die am besten an das Verkehrsnetz angeschlossen sind. Ist dies nicht möglich, müssen im erläuternden Bericht die Gründe dafür und die geplanten Massnahmen zur besseren Erschliessung der neuen Bauzonen dargelegt werden.
<i>B 2.6.2</i>	Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden sorgen dafür, dass die öffentlichen Bauten und Anlagen im Prinzip an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Neue Standorte sind so zu wählen, dass die Nachfrageströme gebündelt werden.

2.6.2 Nutzungsabhängige Erschliessungsanforderungen

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche verkehrsentensive Aktivitäten (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen, Tourismusanlagen, Industriezonen, aber auch neue Siedlungsgebiete) an der Peripherie von städtischen Zentren mit gutem Anschluss ans Strassennetz angesiedelt. Dieser Trend hat folgende Auswirkungen:

- Er fördert die Zersiedelung;
- Er steigert das Verkehrsvolumen sowohl an der Peripherie wie auch in den Zentren;
- Er akzentuiert die Umweltbelastung;
- Er reduziert die Zahl der Standorte, die die Grundversorgung sicherstellen;
- Er schwächt die Fähigkeit der Zentren, ihre Rolle zu erfüllen;
- Er beeinflusst den Modal Split zuungunsten der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs.

Werden die Aktivitäten in optimal erschlossenen Zonen angesiedelt, das heisst nahe den Verkehrsquellen und mit guten Verbindungen durch öffentliche Verkehrsmittel, ist es möglich, einerseits das Verkehrsvolumen zu reduzieren und anderer-

seits die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Der durch neue Investitionen erzeugte Verkehr kann so optimal gelenkt werden.

Bauzonen benötigen gemäss Artikel 94 Abs. 1 RPBG einen angemessenen Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel.

Bei den Arbeitszonen werden die Unternehmen in drei Tätigkeitsfelder eingeteilt:

- Arbeitsplatzintensive Unternehmen müssen durch öffentliche Verkehrsmittel bedient werden (etwa Dienstleistungs- und bestimmte Produktionsbetriebe).
- Publikumsintensive Betriebe, die viel Verkehr erzeugen (grosse Verkehrserzeuger im Sinne des kantonalen Richtplans). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Geschäfte, Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitzentren.
- Verkehrs- und besonders güterverkehrsintensive Betriebe (Handelsfirmen, Lager und teils Produktionsbetriebe) haben in der Regel wenig Arbeitsplätze; sie sind auf den Güterumschlag und -transport spezialisiert und benutzen dafür Lastwagen bzw. die Bahn.

Damit die vom Beschluss 2.6.3 verfolgten Ziele erreicht werden, ist es wichtig, das Parkplatzangebot entsprechend zu gestalten; das Parkplatzkonzept der Gemeinden und die diesbezüglichen Normen dienen als Grundlage (siehe auch Kapitel 4.5.3).

Der KVP legt die Bedingungen für die Ansiedlung dieser Aktivitäten fest. Er gibt an, aufgrund welcher Kriterien sich ein Grundstück zur Realisierung eines Vorhabens eignet. Können die Bedingungen gemäss KVP nicht erfüllt werden, sind die Investoren dafür zuständig, eine ausreichende Erschliessung sicherzustellen.

Kriterien für den öffentlichen Verkehr

a. Grundsätze

Der KVP legt die Kriterien fest, nach denen der Eignungsgrad einer bestimmten Bodennutzung unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Verkehrs bestimmt werden kann, und zwar aufgrund:

- der Distanz zur nächsten Haltestelle;
- des Kursintervalls, mit dem die Haltestelle bedient wird;
- der Art des Verkehrsmittels und der Haltestelle (Bahnknoten, Bahn, Bus oder Trolleybus).

Die Einteilung des öffentlichen Verkehrs in Erschliessungsgüteklassen wurde gestützt auf die Norm SN 640 290 aus dem Jahre 2005 ausgearbeitet und stützt sich auf den durchschnittlichen Abstand zwischen den Abfahrten von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr. Damit der neue Begriff des angemessenen Anschlusses gemäss Art. 94 Abs. 1 RPBG berücksichtigt werden kann, wurden zusätzlich die Haltestellenkategorie VI und die Erschliessungsgüterklasse E hinzugefügt. Dieser Kategorie werden auch Haltestellen mit mindestens fünf

Kurspaaren pro Tag zugewiesen. Die Güteklasse A entspricht der besten Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel. Diese Lagen eignen sich besonders gut für personenintensive Aktivitäten.

b. Kriterien

Die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sind in Kategorien von I bis VI je nach Kursintervall und Art des Verkehrsmittels eingeteilt:

Kursintervall	Bahnknoten	Bahnlinie	Regional-/Stadtbus
< 5 Min	I	I	II
5.. 9 Min	I	II	III
10..19 Min	II	III	IV
20..39 Min	III	IV	V
40..60 Min	IV	V	V
61..120 Min	V	VI	VI

Die Ortsbusse fallen unter die Kategorie der Regional-/Stadtbusse. Die Bahnknoten sind: Bulle, Kerzers, Freiburg, Murten, Romont.

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis VI kann das Baugebiet abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden.

Haltestellen- kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen in m)				
	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1000 m	1001-1500 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse D	Klasse E
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	Klasse D	Klasse D	Klasse E	Klasse E	-
VI	Klasse E	Klasse E	-	-	-

Zur Visualisierung der Kategorien der einzelnen Haltestellen im Kanton wurde eine Karte erstellt, die auf der Internetseite des MobA heruntergeladen werden kann (www.fr.ch/moba).

Kriterien für den motorisierten Individualverkehr

a. Grundsätze

Der KVP legt die Kriterien fest, nach denen der Eignungsgrad einer bestimmten Bodennutzung unter dem Gesichtspunkt des motorisierten Individualverkehrs bestimmt werden kann, und zwar aufgrund:

- der Verkehrsqualität und der Belastbarkeit;
- der Nähe zu grossen Transitachsen (Nationalstrassen, kantonale Hauptstrassen);
- der Möglichkeit, eine Zunahme der Belästigung in Wohn- und Mischzonen zu vermeiden (keine Ortsdurchfahrt).

Die Verkehrsqualität und Belastbarkeit werden gemäss der Norm SN 640 017 und den mit ihr verbundenen Normen analysiert. Diese Analyse stützt sich auf den massgebenden stündlichen Verkehr.

b. Verkehrsqualität

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 grösser 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.

c. Belastbarkeit

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.

d. Kriterien

Der Eignungsgrad der Bodennutzung unter dem Gesichtspunkt des motorisierten Individualverkehrs wird in folgende Klassen eingeteilt: α , β , γ oder δ , wobei α dem höchsten Eignungsgrad gemäss der untenstehenden Aufstellung entspricht. Um eine Klasse zu erreichen, müssen alle Bedingungen einer Zeile erfüllt sein und in jedem Fall muss die Belastbarkeit in Bezug auf die Umwelt, die Sicherheit und den Unterhalt eingehalten werden.

Klasse	Verkehrsqualität	Distanz zu einer grossen Transitachse	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
γ	A bis C	< 3 km	ja

Klasse	Verkehrsqualität	Distanz zu einer grossen Transitachse	Ortsdurchfahrt
	D	< 1 km	ja
	D	< 3 km	nein
δ	D	< 3 km	ja
	E		

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

Beschluss

B 2.6.3	Nutzungsabhängige Erschliessungsanforderungen				
	Die Erschliessung gilt als angemessen im Sinne von Artikel 94 Abs. 1 RPBG, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:				
	Kategorie	Personen		Güter	
		ÖV (Erschliessungsqualität)	Motorisierter Individualverkehr		
Geschäfte und grosse Verkehrserzeuger	1. Einkaufszentren mit grossen räumlichen Auswirkungen, deren Angebot aus Lebensmitteln besteht: Verursacher von über 2000 Fahrten pro Tag (LKW zählen doppelt), oder Verkaufsfläche in einem einzelnen Gebäude oder in derselben Zone über 3000 m ² , oder über 200 Parkplätze vorhanden.	Klasse B	Klasse β	Annehmbare Lieferbedingungen (insbesondere: grundsätzlich keine Durchfahrt von bewohnten Gebieten).	

Beschluss

B 2.6.3	Nutzungsabhängige Erschliessungsanforderungen				
	Die Erschliessung gilt als angemessen im Sinne von Artikel 94 Abs. 1 RPBG, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:				
	Kategorie	Personen		Güter	
		ÖV (Erschliessungsqualität)	Motorisierter Individualverkehr		
	2.	Fachmärkte mit grossen räumlichen Auswirkungen (bis 20% der Verkaufsfläche für Lebensmittel) : Verursacher von über 2000 Fahrten pro Tag (LKW zählen doppelt), oder Verkaufsfläche in einem einzelnen Gebäude oder in derselben Zone über 3000 m ² , oder über 200 Parkplätze vorhanden.	Klasse C	Klasse γ	Annehmbare Lieferbedingungen (insbesondere: grundsätzlich keine Durchfahrt von bewohnten Gebieten).
	3.	Andere Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von über 600 m ² oder mit über 40 Parkplätzen.	Klasse D	Klasse γ	
	4.	Grosse Verkehrserzeuger: Tourismus- oder Freizeitprojekte oder Unternehmen, die über 2000 Fahrten verursachen (LKW zählen doppelt).	Klasse D	Klasse β	Bahnanschluss zu prüfen.
Wirtschaftstätigkeit	5.	Strategische Sektoren	Klasse C	Klasse β	Keine Durchfahrt von bewohnten Gebieten ausser in Sektoren mit Erschliessungsklasse A oder B. Bahnanschluss zu prüfen.
	6.	Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung	Klasse D	Klasse γ	Keine Durchfahrt von bewohnten Gebieten. Bahnanschluss zu prüfen.
	7.	Zonen und Vorhaben, die über 1000 Fahrten mit PKW verursachen (LKW zählen doppelt).	Klasse D	Klasse β	Keine Durchfahrt von bewohnten Gebieten. Bahnanschluss zu prüfen.

Beschluss

B 2.6.3	Nutzungsabhängige Erschliessungsanforderungen			
	Die Erschliessung gilt als angemessen im Sinne von Artikel 94 Abs. 1 RPBG, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:			
	Kategorie	Personen		Güter
		ÖV (Erschliessungsqualität)	Motorisierter Individualverkehr	
Bildungsstätten und Spitäler	8. Schulen auf Sekundarstufe Spitäler Universitäten	Klasse D Klasse D Klasse A	–	–
Wohnungen	9. Zonen und Vorhaben zur Besiedlung mit hoher Bevölkerungsdichte.	Klasse D	Klasse γ	–
Andere	10 Andere Zonen und Vorhaben.	Klasse E	Klasse γ	–
	Es ist möglich, von den Kriterien für den motorisierten Individualverkehr abzuweichen, falls nachgewiesen wird, dass die Anforderungen gemäss den Kriterien unverhältnismässig sind oder dass das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln genug attraktiv ist, um den Parkplatzbedarf zu senken.			
B 2.6.4	Die Gemeinden beachten die erforderliche Erschliessungsqualität bei der Revision ihrer Ortsplanung. Das MobA prüft im Rahmen der Planungsverfahren (Ortsplanung, Detailbebauungspläne, Spezialpläne usw.), dass bei der Zweckbestimmung von Bauzonen die Erschliessungsqualität berücksichtigt wird. Andernfalls können sie verlangen, dass die Zonen für einen anderen Zweck genutzt werden.			

Eine Gemeinde muss mindestens die Erschliessungsgüteklasse C erreichen, um als Gemeinde mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eingestuft zu werden, die gemäss Kapitel „Siedlungskonzept und Kriterien zur Bemessung der Bauzonengrösse“ des KantRP für die Berechnung der Bauzonengrösse den Faktor 1,4 benutzen darf. Die Fläche der mit dem Faktor 1,4 erhaltenen Bauzone muss in den Gemeindegebieten mit einer Erschliessungsgüteklasse A, B oder C liegen.

Der tägliche Verkehr wird analog zum durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) berechnet, wobei Lastwagen doppelt gezählt werden.

2.6.3 Siedlungsentwicklung in gut erschlossenen Zonen

Zonen der Klasse A und B, die zu Fuss erreicht werden können, sind für verkehrsintensive Aktivitäten äusserst attraktiv. Sie sind für den Kanton auch von strategischem Interesse, und zwar aus folgenden Gründen: Erstens werden die zur Erschliessung dieser Zonen getätigten Investitionen optimal durch die dort angesiedelten Aktivitäten genutzt. Zweitens können weitere Aktivitäten dort angesiedelt werden, ohne dass eine neue Erschliessung finanziert werden muss. Eine intensive Nutzung dieser Zonen bietet deshalb Vorteile für den ganzen Kanton. Die Zonen der Klasse C und D weisen eine interessante Erreichbarkeit auf und müssen vorrangig aufgewertet werden.

<i>Beschluss</i>	
	Siedlungsentwicklung in Zonen mit Erschliessungsgrad A und B
B 2.6.5	Die Gemeinden sehen eine intensive Nutzung der Gebiete mit Erschliessungsgrad A und B vor. Andernfalls geben sie im erläuternden Bericht zu ihrer Ortsplanung an, warum eine derartige Nutzung nicht möglich ist.
B 2.6.6	Der Kanton fördert die Aufwertung der Gebiete mit einem Erschliessungsgrad A und B.
	Siedlungsentwicklung in Zonen mit Erschliessungsgrad C und D
B 2.6.7	Die Gemeinden sehen eine passende Nutzung für Gebiete mit einem Erschliessungsgrad C und D vor.

2.7 Koordination des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung

<i>Beschluss</i>	
	Koordination des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung
B 2.7.1	Falls das Verkehrssystem geändert werden soll, so muss dies mit der aktuellen und künftigen Siedlungsentwicklung koordiniert werden. Neue Verkehrsinfrastrukturen müssen primär dort vorgesehen werden, wo die Siedlungsentwicklung dies verlangt.

2.8 Luftreinhaltung und Lärmschutz in der Ortsplanung

Die Verkehrsplanung hat auf allen Stufen in Abstimmung mit der Siedlungsplanung und den Anforderungen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes zu erfolgen. Wie bereits im Kapitel 2.2 über die Nachhaltigkeit erwähnt, berücksichtigt der Verkehrsplan insbesondere die Anforderungen des Klimaschutzes (Reduktion der CO₂-Emissionen) und des Immissionsschutzes (Luftreinhaltung und Lärmschutz). Eine erfolgreiche Planung ist aber vor allem kleinräumig sicherzustellen. Diese stützt sich insbesondere auf die Lärmkataster und die Massnahmenpläne, um Vorsorge- und Sanierungsmassnahmen im Bereich des Verkehrs vorzusehen.

Für den Lärmschutz ist das Strassenverkehrskonzept im Verkehrsrichtplan besonders hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen von besonderer Bedeutung. Es ist unerlässlich, diesen Plan auf die gemäss Lärmschutz-Verordnung erforderlichen Sanierungsmassnahmen hin zu prüfen und die Entscheidungen über die Richtpläne und Nutzungspläne daran auszurichten.

Beschluss

Luftreinhaltung und Lärmschutz in der Ortsplanung	
B 2.8.1	<p>Die Gemeinden überprüfen ihre Nutzungspläne aufgrund der Grenzwerte des Luftreinhalte- und Lärmschutzrechts des Bundes. Hierzu ermitteln sie die Immissionen, die vom Verkehr stammen, der sich aus dem Richtplan für die Bodennutzung ergibt. Auf dieser Grundlage bestimmen sie die notwendigen planerischen oder reglementarischen Massnahmen der Ortsplanung, um den Anforderungen der Vorsorge und der Sanierung gemäss Umweltrecht zu genügen.</p> <p>Die Gemeinden überprüfen ihre Strassenrichtpläne in Bezug auf die Lärmschutzmassnahmen, die gemäss dem Umweltschutzgesetz für die Lärmsanierung der Strassen zu treffen sind.</p>

2.9 Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel

Jedes Verkehrsmittel erfüllt eine besondere Aufgabe. Die öffentlichen Verkehrsmittel und die sanfte Mobilität sind zu fördern. Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs muss durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen optimiert werden.

<i>Beschluss</i>		
<i>B 2.9.1</i>	Prioritäten aufgrund des Verkehrszwecks	
	Der Kanton berücksichtigt die Eigenschaften der verschiedenen Verkehrsmittel und fördert besonders den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, wenn sie einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität, der Umwelt und der gesamten Verkehrsbewirtschaftung leisten.	
	Verkehrszweck	Zu bevorzugendes Verkehrsmittel
	a) Pendlerverkehr (Arbeit, Schule)	Öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität
	b) Einkaufsverkehr 1. Einkaufszentren (gebräuchliche Konsumgüter) 2. Fachmärkte	Öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität -
	c) Freizeitverkehr 1. Städtische Aktivitäten 2. verstreute Aktivitäten	Öffentliche Verkehrsmittel/sanfte Mobilität -
<i>B 2.9.2</i>	d) Geschäftsverkehr 1. kurze Distanzen (<15-20 km) 2. lange Distanzen	- Öffentliche Verkehrsmittel
	e) Güterverkehr	Bahn
<i>B 2.9.3</i>	Der Kanton fördert die Erarbeitung von betrieblichen Mobilitätsplänen, um die Nutzung anderer Verkehrsmittel als das Auto zu unterstützen.	
<i>B 2.9.3</i>	Angestrebter Modal Split	
<i>B 2.9.3</i>	Der Kanton strebt eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs im Kanton Freiburg auf die öffentlichen Verkehrsmittel und den Langsamverkehr an. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sorgen für die Realisierung dieses Ziels.	
<i>B 2.9.4</i>	Der Kanton nimmt am eidgenössischen Mikrozensus Mobilität und Verkehr teil, um über ein Instrument zu verfügen, das die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel im Kanton misst.	

Der Kanton Freiburg nahm 2005 erstmals am Mikrozensus Mobilität und Verkehr teil. Dieser Mikrozensus, der alle fünf Jahre durchgeführt wird, stellt ein geeignetes Messinstrument dar.

2.10 Kombiniertes Verkehr

2.10.1 Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R)

Bei *P+R* fährt der Verkehrsteilnehmer mit dem privaten Motorfahrzeug zur Bushaltestelle oder zum Bahnhof, parkiert dieses dort und fährt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel weiter. Diese Wahl ermöglicht es vor allem den Bewohnern von eher ländlichen Gegenden, den Anfahrtsweg von der Wohnung zum Bahnhof mit dem Auto und die restliche Distanz zum Zielort mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückzulegen. Bei *B+R* wird anstelle des Motorrads oder des Autos das Velo oder der Scooter benutzt. Mit diesen Angeboten sollen vor allem Pendler veranlasst werden, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Die Akzeptanz dieser Lösungen hängt von verschiedenen Faktoren ab: Aussicht auf einen Parkplatz am Zielort, Stauverhältnisse auf der Strasse, Gesamtreisezeit mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, einschliesslich Warte- und Umsteigezeiten.

Wenn die *P+R* Anlagen möglichst nahe am Ausgangsort liegen, so steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der gesamten zurückgelegten Distanz.

P+R deckt verschiedene Bedürfnisse ab:

1. In der Nähe von Regionallinien stellen Pendler ihr Auto am nächst gelegenen Park & Ride-Standort ab und fahren mit dem regionalen öffentlichen Verkehrsmittel in die Stadt.
2. In der Nähe von städtischen Linien stellen Pendler und Besucher ihr Auto am Park & Ride-Standort ab und fahren mit dem städtischen öffentlichen Verkehrsmittel in das Stadtzentrum.
3. In der Nähe von Hauptknoten stellen Reisende, die grössere Distanzen zurücklegen, ihr Auto am nächsten Park & Ride-Standort eines IR- oder IC-Halts ab und fahren mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in die Grosszentren.

Die Umsteigeanlagen befinden sich meist an Bahnhöfen. Es ist deshalb darauf zu achten, dass sie keine ÖV-Zubringerlinien konkurrenzieren. Ebenfalls ist darauf zu achten, dass die Parkkosten nicht zu hoch angesetzt werden, um die Nutzer nicht abzuschrecken.

Die *B+R* Anlagen sollten gedeckt sein und die Möglichkeit bieten, die Zweiräder gut gegen Diebstahl abzusichern. Da der Platzbedarf gering ist, können sie nahe der Bahnhöfe und stark frequentierter Bushaltestellen eingerichtet werden.

Unter *Kiss & Ride* versteht man das Absetzen oder Abholen einer oder mehrerer Personen am Bahnhof durch Privatpersonen, in der Regel Familienmitglieder oder Bekannte, mit dem Auto. Das Auto wird nicht am Bahnhof abgestellt. Die Parkierdauer ist sehr kurz. Der Platzbedarf ist sehr gering und ausserhalb der

Städte sind besondere Anlagen nicht nötig. In dicht besiedelten Gebieten sollten beim Bahnhof einige Kurzzeitparkplätze angeboten werden.

<i>Beschluss</i>	
<i>B 2.10.1</i>	<p>Park & Ride, Bike & Ride</p> <p>Das MobA erstellt zusammen mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel eine generelle Planung der P+R-Standorte. Sie legen auch die geeigneten Standorte für Veloabstellplätze (B+R) fest. Die Resultate dieser Planung werden im KVP aufgenommen.</p>

2.10.2 Car Sharing und Fahrgemeinschaft

Car Sharing ergänzt das öffentliche Verkehrsnetz. In den ländlichen Regionen ist die Nachfrage bei öffentlichen Verkehrsmitteln ausserhalb der Stosszeiten und am Abend sehr schwach und rechtfertigt nur in seltenen Fällen einen Linienbetrieb. Car Sharing bietet in diesen Zeiten trotzdem die Möglichkeit, Tourismusorte und Ziele ausserhalb der Regionalzentren ohne eigenes Auto zu erreichen. Dieses Angebot gilt primär für Auswärtige, die bis in solche Zentren den öffentlichen Verkehr benützen.

In dicht besiedelten Gebieten übernimmt Car Sharing eine andere Funktion. Es kann bei Leuten, die im Normalfall den öffentlichen Verkehr benützen aber gelegentlich ein Auto benötigen, die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs verhindern.

Durch Fahrgemeinschaften werden die Fahrzeuge besser ausgelastet, was eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr ermöglicht. Die Folgen sind weniger Umweltverschmutzung und Verkehrsstauungen.

<i>Beschluss</i>	
	Car Sharing und Fahrgemeinschaft
<i>B 2.10.2</i>	Der Kanton führt Car Sharing und Fahrgemeinschaften für die Kantonsverwaltung ein, wenn sich dies finanziell lohnt.
<i>B 2.10.3</i>	Er fördert die Ansiedlung neuer Car Sharing-Standorte: a) in Regionalzentren; b) in touristischen Orten. Er ermutigt auch die Unternehmen, Car Sharing in ihren Mobilitätsplan einzubeziehen.

2.11 Koordinationsgruppe für Verkehr

Die Koordinationsgruppe für Verkehr (KGV) ist für die Verfahren und Fragen zum gesamten Verkehrssystem sowie für die Koordination zwischen der Raumplanung und dem Verkehr zuständig.

<i>Beschluss</i>	
	Koordinationsgruppe für Verkehr
<i>B 2.11.1</i>	Die Koordinationsgruppe für Verkehr sorgt für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts, namentlich bei: a) wichtigen Projekten, insbesondere wenn <ul style="list-style-type: none"> • das Projekt viel Verkehr verursacht; • die Kapazität des bestehenden Strassennetzes ausgelastet ist oder dies demnächst sein wird (Beispiel: Anschluss neuer Aktivitäten); • der Modal Split nennenswert beeinflusst werden kann; • das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grund verkehrstechnischer Kriterien erfordert; b) Ortsplanungen, die vom Massnahmenplan für die Luftreinhaltung betroffen sind.
<i>B 2.11.2</i>	Die in der Gruppe vertretenen Dienststellen informieren sich gegenseitig, wenn eine Frage auftaucht, die in den Zuständigkeitsbereich der KGV fällt.
<i>B 2.11.3</i>	Das MobA ist für die Organisation der Sitzungen der KVG verantwortlich und lässt die Schlussfolgerungen der KGV in seine Stellungnahme einfließen.

2.12 Inhalt der regionalen Verkehrspläne

Regionale Verkehrspläne sind nur dort zu erstellen, wo sie einen wesentlichen Beitrag zur Koordination des Verkehrs leisten. Die Region Freiburg und die Regionalzentren, insbesondere aber die Agglomerationen Freiburg und Bulle haben das nötige Potenzial, um ein eigenes Stadtverkehrssystem aufzubauen.

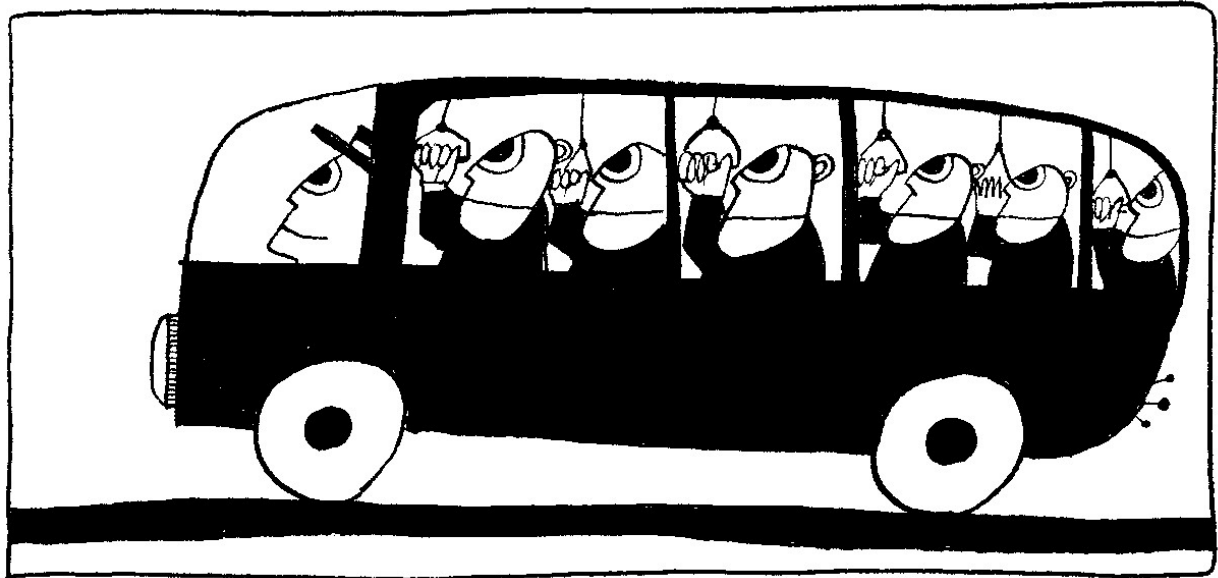
Die Form des regionalen Verkehrsplans ist nicht vorgegeben. Das Thema Verkehr kann auch im regionalen Richtplan behandelt werden, was einen gewissen Zusammenhalt mit den anderen Themen gewährleistet.

Die Studien zur Erarbeitung eines regionalen Verkehrsplans behandeln folgende Aspekte:

- Entwicklung von Zonen mit Erschliessungsgrad A oder B.
- Öffentliches Verkehrsnetz für die lokale Erschliessung; Haltestellen, Kursintervall.
- Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Auto, zu Fuss, Velo, Parkiermöglichkeit, P+R).
- Mittel zur Einflussnahme auf das Ausmass des Pendlerverkehrs.
- Koordination zwischen ÖV-Planung und Pendlerverkehr.
- Allfällige Anträge für Neubau oder Erweiterung von Anlagen des Kantons (Strassen, öffentliche Verkehrsmittel, Zivilluftfahrt usw.).
- Radwege
- Fusswege
- Ortsdurchfahrten von regionalem Interesse
- Parkplatzkonzept
- Verkehrsmanagementsystem, Fördermassnahmen für den öffentlichen Verkehr.
- Integration von Luftreinhaltungs- und Lärmschutzmassnahmen, insbesondere zur Lärmsanierung der Strassen.

<i>Beschluss</i>	
	Mindestinhalt der regionalen Verkehrspläne
<i>B 2.12.1</i>	Die regionalen Verkehrspläne beinhalten mindestens: <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkonzept der Region; • Prüfung der Übereinstimmung mit dem KVP, insbesondere der Koordination unter den verschiedenen ÖV-Netzen; • Nachweis der ausreichenden Erschliessung der Siedlungs-

	<p>gebiete oder Aufzählung der verfügbaren Mittel, um dies zu erreichen;</p> <ul style="list-style-type: none">• Vorgesehene Massnahmen, um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs zu fördern;• Parkplatzkonzept;• Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr;• Koordination mit den Massnahmenplänen für die Luftreinhaltung.• Koordination mit der Planung für die Lärmsanierung der Strassen.
<i>B 2.12.2</i>	Die regionalen Verkehrspläne müssen bei jeder Änderung des KVP überprüft werden.



3 Öffentlicher Personenverkehr

3.1 Problemstellung

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist ein grundlegendes Anliegen. Die Verkehrspolitik hat erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und in zunehmendem Masse auf die Umwelt und die wirtschaftliche Entwicklung. Für bestimmte Betriebe sind gute Verbindungen zum öffentlichen Verkehr bei der Wahl eines neuen Standorts ein ausschlaggebendes Kriterium.

Das öffentliche Verkehrsangebot innerhalb des Kantons muss gemäss dem Dekret des Grossen Rates über Leitideen und Ziele im Bereich der Raumplanung differenziert gestaltet werden. Die Verkehrsplanung ermittelt, auf welchen Strecken der öffentliche Verkehr angesichts von Erwägungen wie Besiedlung, Umwelt und Rentabilisierung bestehender Infrastrukturen besonders gefördert werden muss.

Mit der Fertigstellung der ersten Etappe der Bahn 2000 wurde die Reisezeit mit der Bahn Richtung Osten um eine Viertelstunde verkürzt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Intercity- (IC), Interregio- (IR) und Regional-Express-Züge (RE) in Freiburg, Romont und Palézieux haben sich entsprechend geändert. Das Angebot der regionalen Anschlusszüge wurde angepasst, damit die Bevölkerung den bestmöglichen Nutzen aus der Bahn 2000 ziehen kann.

Die grossen Schweizer Agglomerationen, insbesondere Zürich und Bern, haben in den vergangenen Jahren regionale S-Bahnnetze entwickelt, deren Effizienz sich bewährt hat. Inzwischen werden derartige S-Bahnnetze auch in weniger grossen Agglomerationen entwickelt. Die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse und das starke Bevölkerungswachstum im Kanton Freiburg verlangen nach der raschen

Einführung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems. Das Projekt der RER Fribourg | Freiburg ist aus diesem Bedürfnis erwachsen.

3.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

- Verbesserung der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale und internationale Eisenbahnnetz;
- Gewährleistung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton;
- Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zur Verbesserung der Lebensqualität und Reduktion der Umweltbelastung;
- Optimale Bewirtschaftung des verkehrstechnisch genutzten Raums durch Maximierung der Anzahl beförderter Personen;
- Optimale Verkehrsabwicklung in Konzentrationspunkten (Überlastung und Verkehrszusammenbruch in den Zentren vermeiden).

3.3 Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz

Die Bahn 2000 wird in Etappen realisiert. Dies beinhaltet namentlich Ausbauten bei der Infrastruktur und der Leistung des Rollmaterials. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 Ende 2004 hat die Attraktivität des Angebots im nationalen Fernverkehrsnetz verbessert:

- mehr Züge; auf nachfragestarken Linien verkehren IC- und Schnellzüge im Halbstundentakt (Beispiel: Linie Bern-Freiburg-Lausanne).
- Fahrzeitgewinn auf der West-Ost-Achse.
- bessere Anschlüsse in den Knoten.

Das Projekt Bahn 2000 wurde revidiert und durch das Projekt ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) ergänzt. Die Entwicklung des Bahnnetzes (STEP) ist Bestandteil eines neuen Infrastrukturfinanzierungsprojekts (FABI).

<i>Beschluss</i>	
B 3.3.1	<p>Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz</p> <p>Der Kanton setzt sich dafür ein, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • der 30-Minuten-Takt auf der Linie Bern – Freiburg – Lausanne beibehalten oder sogar verdichtet wird, wenn die Nachfrage dies rechtfertigt; • die Fahrzeiten auf der Linie Bern – Freiburg - Lausanne soweit reduziert werden, bis sie den Vorgaben von Bahn 2000 entsprechen. Die Fahrzeit Bern - Lausanne soll weniger als 60 Minuten betragen; • die Verbindung zwischen Freiburg und Neuenburg verbessert wird; • die Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und den ausserkantonalen Agglomerationen verbessert werden.

3.4 Öffentliches Verkehrsnetz

3.4.1 Analyse anhand des Verkehrszwecks

a) Pendlerverkehr

Die Pendler stellen die wichtigste Benutzergruppe von öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Die Nachfrage in Richtung Kantonszentrum ist sehr gross. Zwischen den einzelnen Regionalzentren konzentrieren sich die Pendlerströme auf den südlichen Kantonsteil (Dreieck Romont – Bulle – Châtel-St-Denis). Im Raum Tafers/Düdingen besteht ebenfalls eine spürbare Nachfrage in Richtung Murten.

Verschiedene ausserkantonale Zentren, darunter Bern, Lausanne, Payerne, Vevey, Neuenburg, Yverdon-les-Bains und Montreux, sind ebenfalls von Bedeutung.

Seit der Einführung der Verbindung Düdingen – Murten ohne Umsteigen verfügen die wichtigsten Pendlerströme über eine öffentliche Verkehrsverbindung.

b) Schülerverkehr

Die Fahrten zu Ausbildungszwecken sind sehr zahlreich und werden hauptsächlich durch die öffentlichen Verkehrsmittel sichergestellt.

Die Standortwahl einer Schulanlage spielt eine zentrale Rolle für die effiziente Organisation des Verkehrs und insbesondere des öffentlichen Verkehrs. Es ist deshalb unerlässlich, dass sich die Standortwahl nach dem öffentlichen Verkehrsnetz ausrichtet. Je grösser das Einzugsgebiet einer Schule ist (Mittelschulen, Hochschulen), desto besser muss der Standort erreichbar sein, das heisst, desto zentraler muss die Schule liegen.

c) Freizeitverkehr und Tourismus

Der Freizeitverkehr gewinnt immer mehr Bedeutung. In der Schweiz beträgt sein Anteil etwa 45% am Gesamtverkehrsvolumen und wird vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Dies ist ein Bereich, in dem der öffentliche Verkehr an Bedeutung gewinnen sollte.

Im kantonalen Zentrum sowie in Richtung der Regionalzentren oder Zonen mit vielen Freizeitaktivitäten sind ÖV-Verbindungen auch nach 19 Uhr anzubieten.

Die kantonalen Tourismuszentren besitzen Tourismusanlagen von kantonalen Bedeutung. Diese ziehen ebenfalls zahlreiche Personen von ausserhalb des Kantons an. Bestimmte touristische Aktivitäten finden während des ganzen Jahres statt, viele aber sind auf bestimmte Jahreszeiten begrenzt.

Die Tourismuszentren sind relativ gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und verfügen über gute Verbindungen in Richtung Kantonszentrum oder eines städtischen Zentrums in einem Nachbarkanton. Das Angebot kann saisonal variieren.

d) Einkaufsverkehr

Der Einkaufsverkehr nimmt immer mehr zu, insbesondere im Zusammenhang mit grossen Einkaufszentren. Freizeitaktivitäten werden mehr und mehr mit den Einkaufszentren verbunden. Angesichts des starken Verkehrs, den diese Zentren verursachen, müssen die öffentlichen Verkehrsmittel ein attraktives Angebot aufweisen.

<i>Beschluss</i>	
<i>B 3.4.1</i>	<p>Öffentliches Verkehrsnetz</p> <p>Das öffentliche Verkehrsnetz wird so gestaltet, dass es die wichtigsten Pendlerströme effizient abdeckt.</p>
<i>B 3.4.2</i>	<p>Der Schülerverkehr auf Mittel- und Hochschulstufe muss primär durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden.</p>
<i>B 3.4.3</i>	<p>Zusammen mit den Regionen passt das MobA das öffentliche Verkehrsnetz an und berücksichtigt dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Verbindungen zum nationalen Verkehr (IC, IR, RE) der Bahn und zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrslinien • die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen.

3.4.2 Netzhierarchie

Das öffentliche Verkehrsnetz wird hierarchisch aufgebaut und stützt sich dabei auf den Bedarf an Verbindungen zwischen den Zentren, die im Thema Siedlungsstruktur des kantonalen Richtplans definiert wurden. So soll der Zugang zu den öffentlichen Einrichtungen gemäss ihrer hierarchischen Bedeutung sichergestellt werden: innerhalb einer Gemeinde für Einrichtungen von kommunaler Bedeutung, innerhalb einer Region für Einrichtungen von regionaler Bedeutung und innerhalb des Kantons für Einrichtungen von kantonaler Bedeutung. Durch dieses System werden die Verkehrsströme in Richtung der Zentren gebündelt.

<i>Beschluss</i>	
B 3.4.4	Netzhierarchie Folgende Netzhierarchie wird festgelegt: Erste Ebene: <ul style="list-style-type: none">• Nationale Verbindungen und interkantonale Hauptverbindungen (IC-, IR- und RE-Verbindungen).• Verbindungen zwischen dem kantonalen Zentrum und den regionalen Zentren.• Stadtnetz des Kantonszentrums. Zweite Ebene: <ul style="list-style-type: none">• Untergeordnete interkantonale Verbindungen.• Verbindungen zwischen den Tourismuszentren von kantonaler und regionaler Bedeutung und dem Netz erster Ebene.• Verbindung zwischen den interkommunalen Zentren und dem Netz erster Ebene.• internes Netz der Regionalzentren. Dritte Ebene: <ul style="list-style-type: none">• Regionales Angebot für die Anschlüsse an das kantonale Netz zweiter Ebene.

B 3.4.5	<p>Wichtigste Eigenschaften der drei Netzebenen:</p> <p>Erste Ebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb im Liniensystem, mindestens im Stundentakt, täglich zwischen 6 Uhr und 19 Uhr. • Der Zeitaufwand von Bahnhof zu Bahnhof zwischen den regionalen Zentren oder dem Kantonszentrum muss in etwa dem des motorisierten Individualverkehrs entsprechen. <p>Zweite Ebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb im Liniensystem, mindestens im Zweistundentakt, täglich zwischen 6 Uhr und 19 Uhr. • Auf die saisonal bedingte Nachfrage anpassbare Taktfrequenz für die Bedienung von Tourismuszentren. <p>Dritte Ebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb im Liniensystem oder durch andere Verbindungsformen, mit denen eine weit verstreute Nachfrage gedeckt werden kann. <p>Auf allen Ebenen werden am Abend Verbindungen abhängig von der Nachfrage angeboten.</p>
---------	---

3.4.3 Freiburger Regio-S-Bahnnetz (RER Fribourg | Freiburg)

Das Netz der RER Fribourg | Freiburg stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes des Kantons Freiburg dar. Es ist so aufgebaut, dass alle Bezirke und regionalen Zentren gleichermassen effizient bedient werden. Auf allen Linien gilt der Halbstundentakt als Basisangebot.

Die RER Fribourg | Freiburg macht die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver und verleiht dem Kanton Freiburg eine starke Position zwischen den Agglomerationen von Bern und Lausanne.

Beschluss	
B 3.4.6	<p>Freiburger S-Bahnnetz (RER Fribourg Freiburg)</p> <p>Der Kanton setzt sich dafür ein, dass ein S-Bahnnetz eingeführt wird, das auf allen Strecken, die nach Freiburg führen, den durchgehenden Halbstundentakt anbietet.</p>

3.4.4 Stadtnetze des Kantonszentrums und der Agglomeration Bulle

Die Stadtnetze ergänzen die nationalen und regionalen Linien des öffentlichen Verkehrs. Sie stellen ein wichtiges Glied in der Transportkette für zahlreiche Fahrten in die Agglomerationen dar. Um attraktive Verbindungen herzustellen, müssen die städtischen Linien mit den nationalen und regionalen Linien koordiniert werden.

Das Stadtnetz des Kantonszentrums umfasst die Linien, die über die Agglomeration Freiburg abgegolten werden, und das Stadtnetz der Agglomeration Bulle umfasst die Linien, die über den Gemeindeverband MOBUL abgegolten werden.

Beschluss	
	Stadtnetze des Kantonszentrums und der Agglomeration Bulle
<i>B 3.4.7</i>	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die wichtigsten Stadtlinien des Kantonszentrums und der Agglomeration Bulle mit den regionalen und nationalen Linien verbunden und koordiniert werden. Die Taktfrequenz und die Fahrpläne werden entsprechend angepasst.
<i>B 3.4.8</i>	Auf den wichtigsten Stadtlinien des Kantonszentrums sorgt der Kanton dafür, dass mindestens ein Viertelstundentakt angeboten wird. Zu Stosszeiten wird der Takt erhöht, falls die Nachfrage dies rechtfertigt.
<i>B 3.4.9</i>	Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sorgen dafür, dass den öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrt auf städtischem Gebiet erleichtert wird, um eine attraktive Fahrzeit gewährleisten zu können.

3.4.5 Neue Bahnhaltstellen

Der Bahnverkehr erlaubt dank eigenem Bahnkörper den direkten Zugang zu den Zentren. Um die regionalen Zugverbindungen attraktiver zu machen, müssen die Einführung neuer und das Verschieben bestehender Haltestellen geprüft werden, insbesondere in der Nähe von grossen Verkehrserzeugern oder dicht bevölkerten Gebieten.

<i>Beschluss</i>	
	Neue Bahnhaltstellen
<i>B 3.4.10</i>	Das MobA prüft zusammen mit den betroffenen Gemeinden und Transportunternehmen die Machbarkeit und die Zweckmässigkeit von neuen Bahnhaltstellen.

3.4.6 Ortterschliessung

Im Bereich des Regionalverkehrs gilt für einen Bahnhof oder eine Bushaltestelle ein Einzugsgebiet mit einem Umkreis von 1,5 km Luftdistanz (ca. 1,8-2 km oder 15-20 Minuten Fussmarsch) als zumutbar. Mit Blick auf die Erschliessungsregeln gemäss ADFV weist die Ortterschliessung im Kanton Freiburg zurzeit nur wenige Mängel auf.

Diese Definition der Erschliessung sagt jedoch nichts über die Frequenz des Angebots aus.

<i>Beschluss</i>	
	Ortterschliessung
<i>B 3.4.11</i>	Eine Ortschaft gilt als erschlossen, wenn sie in einer Luftdistanz von höchstens 1.5 km von einem Bahnhof oder einer Bushaltestelle entfernt liegt.

Für Neuerschliessungen siehe Beschluss Nr. 2.6.3.

3.5 Leistungsangebot

3.5.1 Angebotsstufen

In den Bezirken Broye, Glane, Greyerz und Vivisbach ist die Siedlungsdichte abgesehen von den Bezirkshauptorten sehr schwach. Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln ist folglich schwach und zerstreut.

In den Bezirken See und Sense ist die Siedlungsdichte abgesehen von den Bezirkshauptorten ebenfalls sehr schwach, da jedoch ein deutlicher Verkehrsfluss nach wenigen Zentren ausgemacht werden kann, besteht ein höheres Potenzial für den öffentlichen Verkehr. Die Schulwege in der Oberstufe sind relativ kurz, die Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln dauert nicht länger als 15 bis 20 Minuten.

In den anderen Bezirken sind die Reisezeiten länger, da die Einzugsgebiete grösser sind.

Das Kantonszentrum weist eine hohe Bevölkerungsdichte mit einer grossen Zahl an Arbeitsplätzen auf. Auch die Schulen auf Hochschulstufe sind im Kantonszentrum angesiedelt. In der Agglomeration herrscht eine klare Ausrichtung zum Zentrum hin, was ein dichtes Verkehrsangebot rechtfertigt.

Die Einteilung der verschiedenen Linien des Kantons in Angebotsstufen dient der Klassifizierung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Es handelt sich dabei nicht um eine rechtlich verbindliche sondern um eine beschreibende Einteilung des Angebots. Das effektive Angebot einer Linie wird im Rahmen der Bundesgesetzgebung festgelegt.

Um den realen Verhältnissen möglichst nahe zu kommen, teilt der KVP das Angebot in drei Hauptstufen mit je zwei Unterstufen ein.

Ausserdem wird zwischen zwei Betriebszeiten unterschieden, nämlich einer normalen Betriebszeit von 6 bis 19 Uhr und einer erweiterten Betriebszeit bis 23-24 Uhr. Das Angebot am Abend muss die unterschiedliche Nachfrage zwischen den Wochentagen und den Wochenenden berücksichtigen.

- A) normaler Betrieb von 6 bis ca. 19 Uhr, d.h. 13 Stunden Betrieb
- B) erweiterter Betrieb bis spätestens 23-24 Uhr, d.h. 18 Stunden Betrieb

Für jede Angebotsstufe wird eine Taktfrequenz festgelegt, wobei zwischen Stadt- und Regionalverkehr unterschieden wird.

<i>Beschluss</i>			
<i>B 3.5.1</i>	Angebotsstufe		
	Anzahl täglicher Fahrten gestützt auf die Angebotsstufe		
	Stufe	Bahn	Bus
	1	>47	>83
	1-	26-47	51-83
	2	21-25	41-50
	2-	15-20	25-40
	3	7-14	14-24
	3-	<7	<14

Die folgende Tabelle konkretisiert für jede oben definierte Angebotsstufe das entsprechende Angebot.

Stufe	Bahn		Bus	
	Tagesbetrieb (6 – 19 Uhr)	Abendbetrieb (19 – 23/24 Uhr)	Tagesbetrieb (6 – 19 Uhr)	Abendbetrieb (19 – 23/24 Uhr)
1	Takt: ≤30 Min. (RER) Mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: ≤30 Min. (RER)	Takt: ≤15 Min. Mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: ≤15 Min.
1-	Takt: ≤30 Min. (RER) Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 1 Std. (RER)	Takt: ≤15 Min. Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 30 Min.
2	Takt: 1 Std. Mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 1 Std. (RER)	Takt: 30 Min. Mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 30 Min.
2-	Takt: 1 Std. Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 2 Std.	Takt: 30 Min. Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 1 Std.
3	Takt: 2 Std. Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 2 Std.	Takt: 1 Std. Ggf. mit Verdichtung zu Stosszeiten	Takt: 1 Std. oder weniger, abhängig von der Nachfrage
3-	Takt: 2 Std. oder Konzentration auf Stoss- zeiten	Takt: 2 Std. falls es die Nachfrage rechtfertigt	Takt: 2 Std. oder Konzentration auf Stoss- zeiten	Takt: 2 Std. falls es die Nachfrage rechtfertigt

Ein Angebot an alternativen Erschliessungsarten in Form von Rufbussen kann zusätzlich oder ausnahmsweise als Ersatz einer Linie eingeführt werden.

3.5.2 Erschliessungsqualität

Bund und Kantone stellen eine Mindesterschliessung sicher (vier Kurspaare), wenn auf dem schwächstbelasteten Abschnitt einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden. Wenn im stärkstbelasteten Abschnitt einer Linie durchschnittlich mindestens 500 Personen pro Tag befördert werden, kann ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten werden. Das Angebot kann darüber hinaus verdichtet werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, oder es die Ziele der Raumplanung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche neue Marktpotenziale erschliessen lassen.

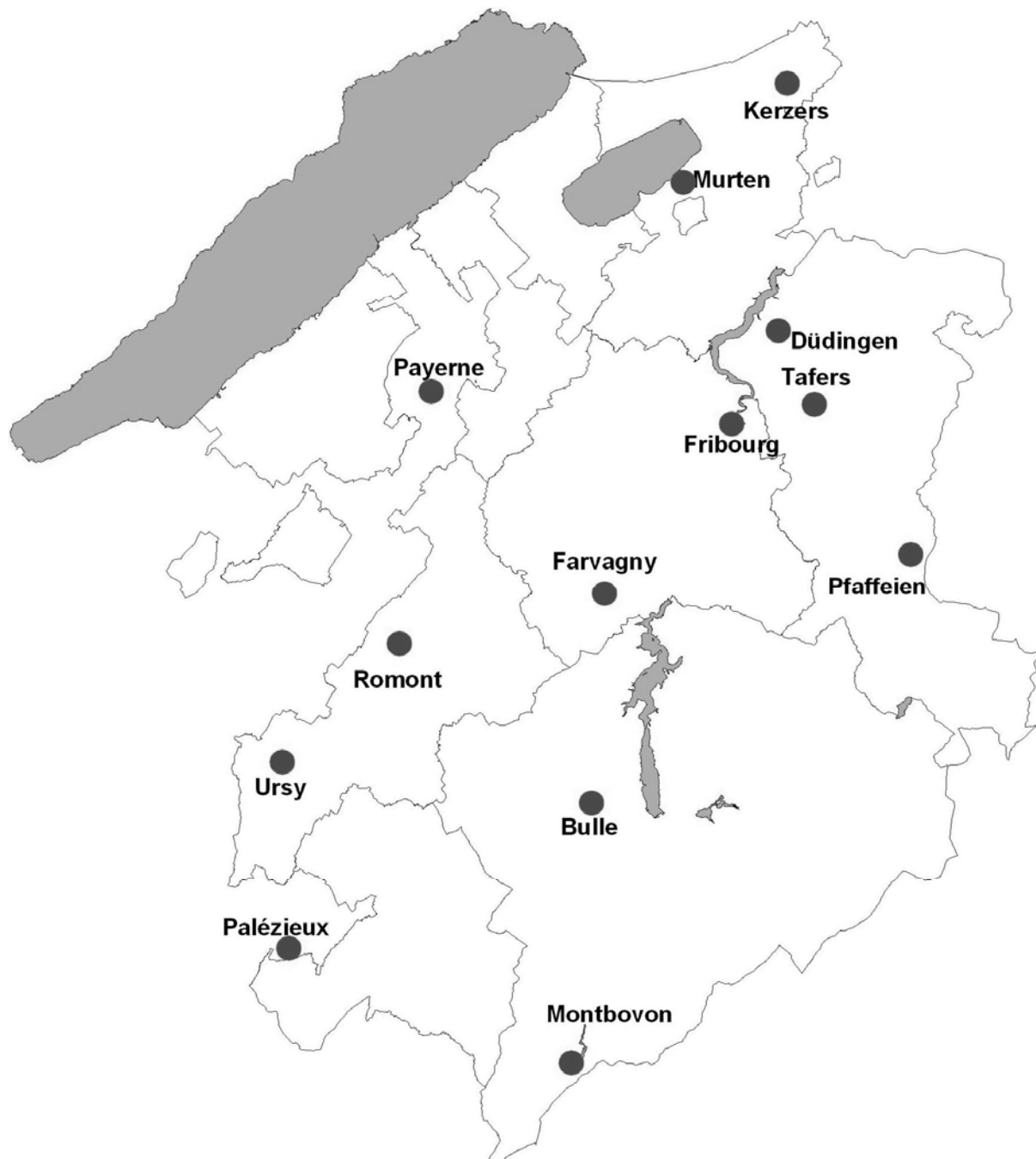
<i>Beschluss</i>	
<i>B 3.5.2</i>	<p>Erschliessungsqualität</p> <p>Das MobA prüft regelmässig das öffentliche Verkehrsnetz und stützt sich dabei auf folgende Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kosten, insbesondere den Kostendeckungsgrad, d.h. das Verhältnis zwischen Ertrag und Aufwand einer Linie • Den Auslastungsgrad • Den Anschluss an das übergeordnete Netz • Die Zufriedenheit der Benutzer <p>Je nach Kostendeckungsgrad prüft das MobA, ob Verbesserungen vorzunehmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • unter 20% kann der Betrieb nicht in der gleichen Form weitergeführt werden; • zwischen 20 und 30% ist die Betriebsform, der Mitteleinsatz (Personal, Fahrzeuge), die Linienführung und der Fahrplan kritisch zu prüfen; • zwischen 30 und 40% sind mögliche Optimierungen zu prüfen; • über 40% ist eine Prüfung grundsätzlich nicht nötig.
<i>B 3.5.3</i>	Das MobA teilt den Linien eine Angebotsstufe zu und stützt sich dabei auf das geltende Recht und den KVP.
<i>B 3.5.4</i>	Die zuständige Direktion kann im Rahmen des Verkehrsgesetzes und der ADFV das Angebot verdichten oder reduzieren oder durch unkonventionelle Betriebsformen (z.B. Rufbus) ersetzen oder ergänzen.
<i>B 3.5.5</i>	Die Regionen, die Gemeinden und andere öffentliche und private Institutionen können zusätzliche Leistungen bestellen.

3.5.3 Knoten und Anschlüsse

Damit der ganze Kanton vom IC/IR-Netz und von den Vorteilen der Bahn 2000, der ZEB und von weiteren Optimierungen profitiert, muss der öffentliche Regionalverkehr unbedingt so organisiert werden, dass er optimale Anschlüsse zu den IC/IR-Zügen anbietet. Auf den kantonalen Linien erlaubt es die optimale Organisation der Anschlüsse, neue attraktive Verbindungen mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen zu schaffen. Die Haltestellen, an denen Anschlüsse zwischen den Linien hergestellt werden, nennt man Umsteigeknoten. Ein Vollknoten liegt vor, wenn alle Züge und Busse gleichzeitig eintreffen und nach einer Umsteigezeit von

einigen Minuten weiterfahren. In der Praxis können Vollknoten nur unter besonderen Voraussetzungen realisiert werden. Wenn es nicht möglich ist, in einem Knoten alle Verbindungen herzustellen, liegt ein Teilknoten vor.

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, müssen die Linien, welche die unten eingezeichneten Haltestellen bedienen, so ausgestaltet werden, dass sich an diesen Stellen Umsteigeknoten ergeben.



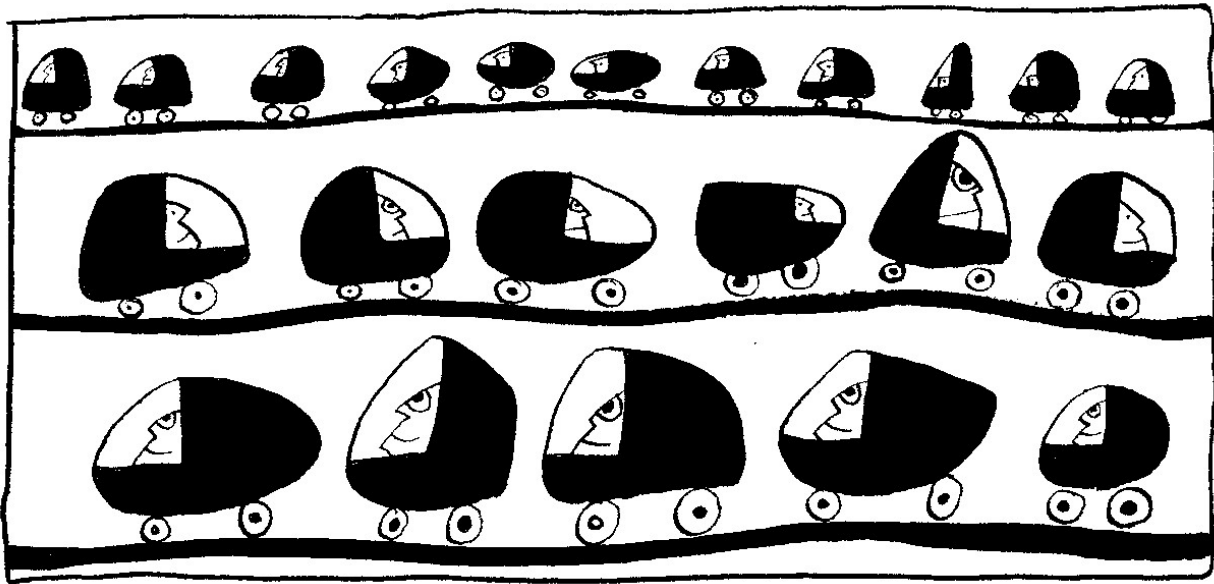
Die Knoten Freiburg, Romont und Palézieux werden durch die IC/IR-Linien bestimmt. Neben diesen Hauptknoten, sind regionale Umsteigeknoten zu realisieren. Künftige Änderungen im öffentlichen Verkehrsnetz können von Fall zu Fall weitere Knoten schaffen.

<i>Beschluss</i>	
B 3.5.8	<p>Knoten und Anschlüsse</p> <p>Der Kanton setzt sich dafür ein, dass ein System von Umsteigeknoten aufgestellt wird, um mehr Anschlüsse zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln anbieten zu können.</p> <p>Hauptknoten: Freiburg, Bulle, Kerzers, Murten, Palézieux, Payerne, Romont</p> <p>Subknoten: Düdingen Farvagny, Montbovon Plaffeien, Tifers, Ursy</p>
B 3.5.9	Zusammen mit den Regionen bereinigt das MobA das System der Umsteigeknoten.

3.5.4 Tarifsystem

Das Tarifsystem spielt eine wichtige Rolle für die allgemeine Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. In den Agglomerationen und für die mit ihnen verbundenen Verkehrsströme erleichtert die Einführung eines Tarifverbunds den Zugang zum öffentlichen Verkehr, indem ein Hinderungsgrund, nämlich überlappende Tarifsyste-me, beseitigt wird.

<i>Beschluss</i>	
B 3.5.10	<p>Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel</p> <p>Der Kanton fördert die Einführung eines einfachen und attraktiven Tarifsystems besonders dort, wo sich mehrere Systeme überlappen und dadurch ein Hindernis für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln darstellen. Die Tarifzusammenarbeit mit den ausserkantonalen Agglomerationen muss fortgesetzt und verstärkt werden.</p>



4 Motorisierter Individualverkehr

4.1 Problemstellung

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 motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden. Gleichzeitig benützen die öffentlichen Verkehrsmittel auf drei Vierteln ihrer Strecken das gewöhnliche Strassennetz.

Die Bewirtschaftung des motorisierten Individualverkehrs wird im KVP unter drei Gesichtspunkten behandelt:

Struktur des Strassennetzes

Das Strassennetz auf dem Freiburger Kantonsgebiet setzt sich aus drei Strassentypen zusammen: die Nationalstrassen, die Kantonalstrassen und die Gemeindestrassen sowie die Privatstrassen mit öffentlichem Fahrwegrecht.

Über die Struktur des Strassennetzes (National- und Kantonalstrassen) ist 1997 der Sachplan der Kantonalstrassen verabschiedet worden. Die daraus abgeleiteten Planungselemente werden in den KVP ohne nennenswerte Änderungen aufgenommen. Dafür werden darin die Modalitäten für ihre Revision festgelegt.

Verkehr ausserorts

Die Grundsätze der Strassenplanung ergeben sich aus der Hierarchie des Netzes sowie aus der Zweckbindung der verschiedenen Strassentypen.

Verkehr innerorts

Bei der Verkehrs- und Strassenplanung wird innerorts zwischen grösseren Agglomerationen und Ortschaften unterschieden, die von einer oder zwei stark befahrenen Strassen durchquert werden. Die Parkplatzbewirtschaftung kann den Verkehr ebenfalls entscheidend beeinflussen.

4.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Strassennetz

- Das kantonale Strassennetz definieren;
- Das Strassennetz in Haupt- und Nebenstrassen einteilen;
- Den Benützern ein sicheres, dauerhaftes und bedürfnisgerechtes Strassennetz zur Verfügung stellen;
- Die Investitionen optimieren und die Auswirkungen auf die Umwelt, die schützenswerten Ortsbilder und die Kunstbauten auf ein Minimum beschränken;
- Ausgehend von den Verbindungen zwischen den Zentren, die die Siedlungsstruktur charakterisieren, das kantonale Strassennetz festlegen.

Verkehr ausserorts

- Die Benutzung von wichtigen Strassen vorrangig fördern;
- Allen Benützern erlauben, ihren Zielort zu erreichen.

Agglomerationsverkehr

- Die Agglomerationsstrassen dem Gemeindefeld zuordnen, um den Agglomerationsgemeinden eine verstärkte Autonomie zu gewähren;
- Die Kontinuität des kantonalen Netzes namentlich aus betrieblichen Gründen gewährleisten;
- Wenn das bestehende Netz eine gute Möglichkeit zur Umfahrung der Ortschaft bietet, die Strassen in der Ortschaft dem Gemeindefeld zuordnen;
- Eine koordinierte Parkplatzbewirtschaftung begünstigen, welche eine optimale Funktion des Verkehrssystems sicherstellt.

Ortsdurchfahrt

- Durch Verminderung der Unfallrisiken und Unfallfolgen die Sicherheit der Fussgänger erhöhen;

- Die Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr, insbesondere den Lärm und die Luftverschmutzung reduzieren;
- Die soziale Funktion des öffentlichen Raums wieder aufwerten;
- Die Qualität des öffentlichen Raums verbessern;
- Das Erscheinungsbild der im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommenen Orte entsprechend ihrer Bedeutung (national, regional oder lokal) wahren;
- Die Verkehrsfunktion und die soziale Funktion des Strassenraums miteinander in Einklang bringen;
- Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten auf den Kantonal- und Gemeindestrassen fördern.

4.3 Strassennetz

4.3.1 Struktur

Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut und besteht aus einem übergeordneten Netz von Nationalstrassen, zwei weiteren Ebenen von Kantonalstrassen, sowie aus Gemeindestrassen. Diese hierarchischen Ebenen sind aufeinander abgestimmt und ergänzen sich gegenseitig. Das gesamte Strassennetz deckt die Verkehrsnachfrage, die sich aus den vorwiegenden Bedürfnissen der Wirtschaft ergibt. Jede Ebene hat eine vorrangige Funktion, auch wenn sie in den meisten Fällen mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllt.

4.3.2 Nationalstrassen

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

4.3.3 Kantonalstrassen

Das kantonale Strassennetz besteht aus *Haupt- und Nebenstrassen* die bestimmte Verbindungskriterien erfüllen. Die Kantonalstrassen dienen dem Durchgangsverkehr, dem Zubringerverkehr und dem kantonsinternen Verkehr. Das kantonale Strassennetz wird durch die Verbindung der Zentren bestimmt, die die Siedlungsstruktur gemäss dem kantonalen Richtplan bilden. Das Strassennetz hat somit eine raumstrukturierende Wirkung.

Durch die Umsetzung der neuen Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist eine einheitliche, für das ganze Kantonsgebiet gültige Definition des kantonalen Strassennetzes nötig geworden. Die Anwendung der gewählten Methode im ganzen Kantonsgebiet garantiert die Gleichbehandlung sämtlicher Ortschaften, die sich auf derselben hierarchischen Stufe befinden.

Was die Aufgabenverteilung betrifft, gehen die Kosten für den Bau, den Ausbau und den Unterhalt der Kantonalstrassen zu Lasten des Staats. Ausgenommen sind die städtebaulichen Arbeiten, Werke und Anlagen, also jene, die nicht hauptsächlich durch die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs, sondern durch die Anforderungen einer örtlichen Erschliessung verursacht werden. Es handelt sich vornehmlich um Halte- und Parkplätze; Kreuzungen mit Zugang zu einem Weiler, einem Quartier, einer Industrie-, Gewerbe- oder Sportzone; Trottoirs, Fussgängerstreifen und jede Anlage zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer; die Ausbauten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten; die Beleuchtung dieser Elemente und für die im Zonenplan festgelegten Abschnitte.

4.3.4 Hauptstrassen

Die Funktion der Hauptstrassen besteht darin, die wichtigsten Verbindungen für den Kanton sicherzustellen, sofern diese Funktion nicht bereits von einer Nationalstrasse erfüllt wird. Sie ergänzen das Nationalstrassennetz und gewährleisten:

- die Bewältigung des allgemeinen Durchgangsverkehrs;
- die Verbindung zwischen dem kantonalen Zentrum und den Hauptstädten der angrenzenden Kantone;
- die Verbindung zwischen dem kantonalen Zentrum und den verschiedenen regionalen Zentren;
- die Verbindung der regionalen Zentren untereinander;
- die Verbindung zwischen den regionalen Zentren und dem nächstgelegenen Autobahnanschluss;
- die Verbindung zwischen dem kantonalen Zentrum und den regionalen Zentren des Kantons Freiburg sowie mit den Zentren der angrenzenden Kantone.

4.3.5 Nebenstrassen

Die Funktion der Nebenstrassen besteht darin, den Binnenverkehr des Kantons sicherzustellen, sofern diese Funktion nicht bereits von einer übergeordneten Strasse erfüllt wird. Sie gewährleisten:

- die Verbindung zwischen den regionalen und den interkommunalen Zentren;
- die Verbindung zwischen den interkommunalen Zentren und dem nächstgelegenen Autobahnanschluss;
- die Verbindung zwischen spezifischen Erzeugern von kantonalem Verkehr (einschliesslich Tourismus) und der nächstgelegenen Nationalstrasse oder dem kantonalen Strassennetz;
- die Ergänzung zum kantonalen Netz von gleichwertigen Strassen in den benachbarten Kantonen;

- den Anschluss der freiburgischen Enklaven an das kantonale Netz;
- die Vernetzung;
- die Durchführung von Ausnahmetransporten.

4.3.6 Gemeindestrassen

Die Gemeindestrassen sowie die Privatstrassen mit öffentlichem Fahrwegrecht ergänzen die übergeordneten Strassennetze. Sie gewährleisten:

- den internen Verkehr auf dem gesamten Gemeindegebiet;
- die Verbindung zwischen den Ortschaften, Weilern und Quartieren;
- den Zubringerverkehr;
- die Verbindung zum kantonalen Strassennetz;
- die Verbindung zu einem Bahnhof, Hafen oder Flugplatz;
- den Anschluss von Tourismusorten.

<i>Beschluss</i>	
	Kantonales Strassennetz
<i>B 4.3.1</i>	Das Kantonale Strassennetz ist im Sachplan der Kantonalstrassen festgelegt.
<i>B 4.3.2</i>	Im KVP haben die Angaben zum kantonalen Strassennetz nur informativen Charakter.

4.4 Verkehr ausserorts

Die Strassenplanung hat zum Ziel, die Nutzung des übergeordneten Strassennetzes zu fördern: in erster Linie das Nationalstrassennetz, dann die Kantonalstrassen (die Hauptachsen vor den Nebenachsen) und schliesslich die Gemeindestrassen, die eine unerlässliche Ergänzung des Hauptnetzes darstellen.

4.4.1 Hauptachsen

Ausserorts müssen die Hauptachsen eine ausgeglichene Linienführung aufweisen. Auch wenn lange gerade Abschnitte zu vermeiden und auch selten möglich sind, ist durch eine geeignete horizontale und vertikale Linienführung eine gute Sicht zu gewährleisten, damit in gewissen Abschnitten insbesondere Lastwagen überholt werden können.

Die Strasse muss ohne Einschränkungen innerhalb der Geschwindigkeitsgrenzen genutzt werden können. Insbesondere muss die Strasse genug breit sein, damit sich alle Fahrzeuge kreuzen können. Die Entwurfsgeschwindigkeit ausserorts liegt in der Regel bei 80 km/h.

Seitliche Einmündungen müssen stark begrenzt sein und die Bewegungen an den Kreuzungen müssen durch Einspurlinien oder Kreisel gesichert werden.

Weiter müssen die verschiedenen Arten der Strassennutzung voneinander getrennt werden. Insbesondere gilt es zu vermeiden, dass die Hauptachsen durch den Landwirtschaftsverkehr genutzt werden, indem diesem alternative Strassen zur Verfügung gestellt werden. Für die Fahrräder bestehen die Anlagen aus Velostreifen und Velowegen.

In der Regel haben auf den Hauptachsen die auf die wirtschaftlichen Erfordernisse gestützten Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in einem gewissen Mass Vorrang vor der Lebensqualität. Die wichtigsten Ausbauarbeiten müssen sich aber auf die Hauptachsen konzentrieren.

4.4.2 Nebenachsen

Die Kapazität und Befahrbarkeit der Nebenstrassen ist in der Regel geringer als die der Hauptstrassen.

Ausserorts passt sich die Linienführung bestmöglich an die Topografie an, auch wenn dies Überholmanöver erschwert oder gar verunmöglicht. Im Allgemeinen ist es nicht nötig, den Landwirtschaftsverkehr abzutrennen. Velostreifen oder Gemischtverkehr sind möglich.

Zwei Lastwagen können ausserorts gegebenenfalls nur mit reduzierter Geschwindigkeit kreuzen. Ein Lastwagen sollte mit einem Personenwagen ohne Geschwindigkeitsreduktion kreuzen können. Die Entwurfsgeschwindigkeit kann tiefer als die maximal erlaubte Geschwindigkeit sein (80 km/h ausserorts).

Bei mittlerer oder schwacher Verkehrsbelastung benötigen Strassenkreuzungen keine besonderen Vorkehrungen zum Linksabbiegen.

<i>Beschluss</i>	
	Verkehr ausserorts
<i>B 4.4.1</i>	Die Strassenplanung fördert in erster Linie die Nutzung der übergeordneten Strassennetze.
<i>B 4.4.2</i>	Hohe Kapazität und Befahrbarkeit werden bevorzugt auf den Hauptachsen angeboten.
<i>B 4.4.3</i>	Geringere Kapazität und Befahrbarkeit sind auf Nebenachsen zulässig.
<i>B 4.4.4</i>	Die gesamtheitliche Funktion des Netzes muss durch Planungs- und Bewirtschaftungsmassnahmen sichergestellt werden. Diese Aufgabe obliegt dem MobA.

4.5 Verkehr innerorts

Es muss grundsätzlich zwischen zwei Situationen unterschieden werden. Die eine betrifft den Verkehr in den Agglomerationen und damit insbesondere das Kantonszentrum und das Regionalzentrum des Greyerzbezirks. Die andere betrifft die Ortsdurchfahrt über eine oder mehrere stark befahrene Strassen. Unter starkem Verkehr ist die Verkehrsmenge zu verstehen, die die Grenze der Belastbarkeit einer Strasse erreicht oder überschreitet (siehe Kapitel 2.6.2).

4.5.1 Agglomerationsverkehr

Das Strassennetz des Kantons Freiburg verfügt noch weitgehend über ausreichend Kapazität. Nur die Agglomerationen besonders von Freiburg und Bulle kennen Kapazitätsengpässe.

Um diese Kapazitätsprobleme abzuschwächen und künftigen Schwierigkeiten vorzubeugen, wurden folgende Projekte realisiert oder sind in Arbeit (Stand 2011):

- Umfahrung von Bulle (abgeschlossen);
- Poya-Brücke (in Arbeit).

Die Planung des Agglomerationsverkehrs ist vor allem Sache der regionalen Verkehrsplanung.

Die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation sind unterschiedlicher Art. Darunter fallen etwa: Verkehrsmanagementsysteme, Verkehrslenkung, Stau-management, Knotensteuerung, Parkleitsysteme, Dosierung, Pfortneranlagen usw.

Der Kanton beteiligt sich an den Massnahmen, falls National- oder Kantonalstrassen darin einbezogen werden, um die Befahrbarkeit und die Verkehrsqualität sicherzustellen und auch die anderen Funktionen der Strassen, insbesondere den Verkehrsfluss auf dem kantonalen Strassennetz, zu gewährleisten.

Insbesondere muss dafür gesorgt werden, dass sich keine Warteschlangen auf den Nationalstrassen bilden.

Beim Bau neuer Strassen in und um Agglomerationen zur Entlastung des Agglomerationsnetzes müssen gleichzeitig flankierende Massnahmen vorgesehen werden. Diese Massnahmen dienen zur Entlastung und müssen die langfristige Verlagerung des Verkehrs und damit die Verringerung der Belästigungen (Lärm, Luftverschmutzung) gewährleisten.

<i>Beschluss</i>	
	Agglomerationsverkehr
<i>B 4.5.1</i>	Der Kanton sorgt dafür, dass: <ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen geprüft werden, um den Verkehrsfluss in und um die Agglomerationen zu verbessern; • keine Warteschlangen auf den Nationalstrassen entstehen. • den öffentlichen Verkehrsmitteln gute Verkehrsbedingungen auf den Kantonalstrassen geboten werden.
<i>B 4.5.2</i>	Beim Bau von kantonalen Entlastungsstrassen werden flankierende Massnahmen aufgestellt, die mit Eröffnung der neuen Strasse in Betrieb genommen werden können.

4.5.2 Ortsdurchfahrt

Der Strassenraum erfüllt eine unbestreitbare sozio-ökonomische Funktion. In den Dörfern, Marktflecken und Agglomerationen ermöglicht die Strasse die Mobilität und den zwischenmenschlichen Austausch. Die Kultur, die Arbeit und die Freizeit sind direkt von ihr abhängig.

Die Entwicklung der Motorisierung in den letzten Jahrzehnten und die Verbesserung der Verkehrsflüssigkeit haben die Rolle der Strasse verändert. War die Strasse früher der wichtigste öffentliche Raum, an dem Arbeitsstätten und Begegnungsorte lagen, so verlor sie allmählich diese Funktion, um zu einer Verkehrsachse zu werden, zu einem Raum der durch höhere Gefahr, mehr Lärm, eine grössere Verschmutzung und weniger Lebensqualität für alle gekennzeichnet ist.

Immer mehr Freiburger Gemeinden sind mit den Problemen konfrontiert, die der Verkehr in den Ortsdurchfahrten mit sich bringt. Die verschiedenen Massnahmen, die bisher getroffen wurden, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu verringern, wie Tafeln mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Polizeikontrollen, haben sich als ungenügend erwiesen.

Es gibt verschiedene Lösungen, um dieser Situation abzuhelpfen. Die *klassische* Lösung besteht in der Einrichtung von Trottoirs, Fussgängerstreifen und Kreuzungen gemäss den Normen über den Strassenverkehr.

Eine weitere Lösung liegt in der Einwirkung auf die Strasse selber, um den Verkehrsteilnehmer zu veranlassen, die Geschwindigkeitsbeschränkung zu beachten. Unter diese Massnahmen fällt die *Verkehrsberuhigung* durch örtliche Verengungen, vertikale Versätze usw.

Nach dem Vorbild anderer Kantone und anderer Länder wollte der Kanton Freiburg eine dritte Art von Massnahmen schaffen, um der Strasse ihre Rolle als Raum des sozialen Lebens wiederzugeben und um durch die Rücksichtnahme auf Mensch,

Umwelt und Kulturerbe die Lebensqualität zu verbessern. Zu diesem Zweck gab er zuhänden der Gemeinden 1993 die Wegleitung *Aufwertung des Strassenraumes von Ortsdurchfahrten* («Valtraloc») heraus. Eine aktualisierte Neuauflage wurde im Dezember 2001 veröffentlicht. Darin wird eine Reihe von Massnahmen vorgeschlagen, die auf einem städtebaulichen Konzept zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten beruhen.

Seither haben mehrere Gemeinden diesen Gestaltungstyp verwirklicht. Die Gemeinden sind auch für die in den Quartieren vorgenommenen Gestaltungen verantwortlich.

Das Thema «Ortsdurchfahrten» des kantonalen Richtplans definiert die diesbezügliche kantonale Politik und schafft eine Verbindung zwischen den verschiedenen Gestaltungsprojekten und den übrigen Raumplanungsinstrumenten.

Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten beruht auf den folgenden Grundsätzen:

- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeuge, Zweiräder, Fussgänger usw.).
- Berücksichtigung der Bedürfnisse für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs.
- Anpassung der Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs an die Sicherheitsziele.
- Begünstigung des gemischten statt des getrennten Verkehrs innerhalb der Ortschaften.
- Gewährleistung der Funktion der Strasse als Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer.
- Beitrag an die Verbesserung der Benützungsbedingungen für alle Strassenbenützer unter Berücksichtigung der Interessen der Anstösser.
- Festlegung der zu gestaltenden Abschnitte (gesamte Ortsdurchfahrt, Teilstrecken oder bestimmte Orte).
- Berücksichtigung der Siedlungsstruktur (Ortskern, periphere Zonen, Gebiete ausserhalb der Ortschaft usw.).
- Berücksichtigung der Qualität des Ortsbilds aus städtebaulicher und architektonischer Sicht.
- Zur Verkehrsberuhigung können auf Gemeindestrassen umfangreichere Massnahmen getroffen werden als auf Hauptverkehrsachsen.

Die Wegleitung «Valtraloc» liefert ergänzende Erklärungen zu diesen Grundsätzen.

Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten ist zu koordinieren mit:

- der Planung der Strassennetze, der Fuss- und Radwege;
- der bestehenden oder geplanten Struktur und Dichte der Besiedlung;

- den Ortsbildern und Gebäuden, die im Sinne des Gesetzes über den Schutz der Kulturgüter geschützt und erfasst sind;
- den eventuellen Strukturplänen der alten Dorfteile;
- den bestehenden oder projektierten Baugrenzen und den Baulinienplänen.

Auf den Hauptachsen sind in erster Linie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung angebracht, um die Sicherheit zu erhöhen. Es ist möglich, die Grundsätze von Valtraloc zu beachten, sie werden aber nur ausnahmsweise angewandt. Die erfassten Massnahmen sollten die Kapazität der Strasse nicht mindern.

Zur Verbesserung der Lebensqualität müssen die Gemeinden dazu angespornt werden, auf Neben- und Gemeindestrassen die Grundsätze zur Aufwertung des Strassenraumes von Ortsdurchfahrten umzusetzen.

Beim Bau neuer Strassen zur Ortsumfahrung und in Agglomerationen 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 Umweltbelastung (Lärm, Luftverschmutzung) gewährleisten.

<i>Beschluss</i>	
	Ortsdurchfahrt
<i>B 4.5.3</i>	Die Gemeinde ist für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt zuständig und legt sie in ihrem Strassenrichtplan fest. Sie stützt sich dabei mindestens auf eine Vorstudie. Bei der Wahl einer Lösung gemäss Valtraloc gibt sie die zu gestaltenden Strassenabschnitte und gegebenenfalls auch die Unterteilung eines Abschnitts in verschiedene Teilstrecken an.
<i>B 4.5.4</i>	Auf den Hauptverkehrsachsen begünstigt der Kanton die Wahl einer klassischen Lösung oder einer Verkehrsberuhigung.
<i>B 4.5.5</i>	Auf den Neben- und Gemeindestrassen begünstigt der Kanton die Wahl einer Lösung gemäss Valtraloc.
<i>B 4.5.6</i>	Beim Bau einer kantonalen Umfahrungsstrasse werden flankierende Massnahmen getroffen, die mit der Eröffnung der Strasse in Betrieb genommen werden können.

4.5.3 Parkieren

Eine koordinierte Parkierungspolitik ist überall dort anzuwenden, wo sie das Funktionieren des Strassennetzes und des öffentlichen Verkehrssystems sowie die Lebensqualität verbessert. Deshalb schreibt Artikel 24 Abs. 2 RPBR vor, dass Gemeinden ein Parkplatzkonzept aufstellen müssen, falls sie sich innerhalb des Perimeters eines regionalen Verkehrsplans befinden oder vom Massnahmenplan Luftreinhaltung betroffen sind oder mindestens 5000 Einwohnerinnen und Einwohner haben oder zu einem Tourismusort kantonaler Bedeutung gehören. Der Beschluss B 2.12.1 erwähnt, dass die regionalen Verkehrspläne ebenfalls ein Parkplatzkonzept beinhalten müssen, um die Grundlagen für die Gemeindekonzepte festzulegen.

Auf der Grundlage eines Parkplatzkonzepts legt die Gemeinde in ihrem Reglement die Mindest- und Höchstzahl der Parkplätze und deren Zweck und Bewirtschaftung fest. Auf diese Weise kann sie den motorisierten Individualverkehr mit Ziel oder Ursprung auf ihrem Gemeindegebiet beeinflussen und dadurch auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln steuern. Die Zahl der einzurichtenden Parkplätze hängt besonders vom Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel, von der zulässigen Verkehrsbelastung des Strassennetzes und der zulässigen Umweltbelastung ab (siehe Norm SN 640 017).

Die Planung von Park & Ride-Anlagen findet in der Regel auf interkommunaler oder regionaler Ebene statt (siehe Beschluss B 2.10.1). Sie wird gegebenenfalls im Gemeindekonzept konkretisiert.

Die Parkplatzbewirtschaftung ist für Zonen mit verkehrsintensiven Aktivitäten ebenfalls besonders wichtig. Der Beschluss B 2.6.3 legt die Anforderungen bezüglich der Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr fest. Eine Koordination des Parkplatzangebots mit dessen Bewirtschaftung ist dennoch unerlässlich. Die Resultate der diesbezüglichen Analyse müssen in einem erläuternden Bericht festgehalten werden, der von Fall zu Fall Teil eines Berichts oder eines Kurzberichts zur Umweltverträglichkeit, oder auch des Berichts gemäss Art. 47 RPV zum Gesuch um Anpassung eines Nutzungsplans ist.

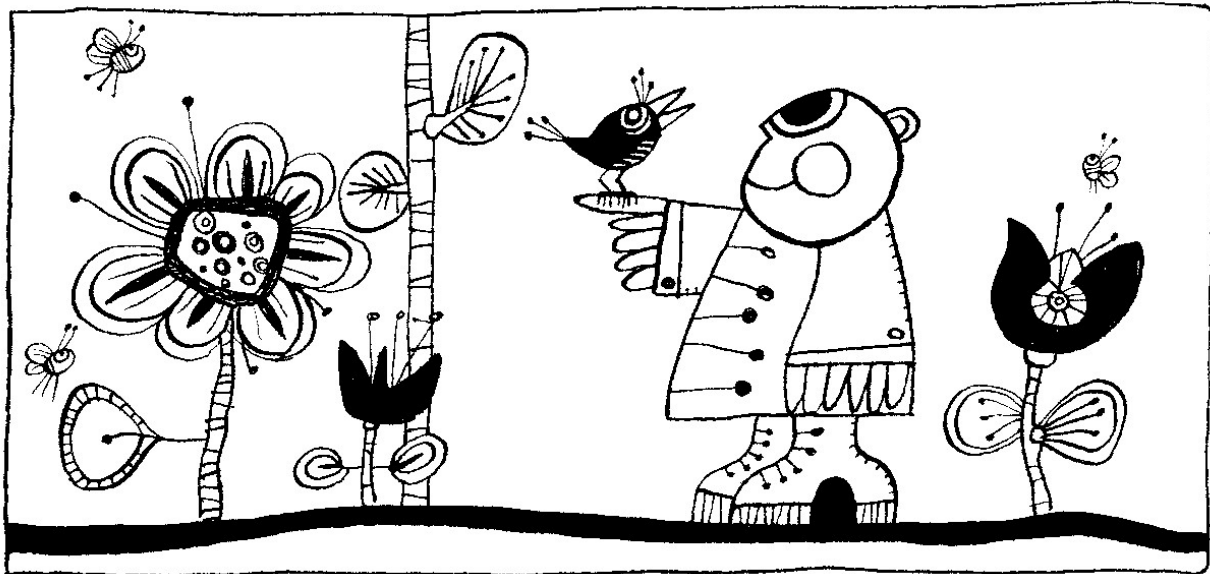
<i>Beschluss</i>	
	Parkieren
<i>B 4.5.7</i>	Die vom Art. 24 RPBR betroffenen Gemeinden erstellen ein Parkplatzkonzept, das auf einer gesamtheitlichen Sicht des Verkehrssystems beruht. Wenigstens folgende Themen müssen darin behandelt sein: <ul style="list-style-type: none"> • Mindest- und Höchstbedarf an neuen Parkplätzen je nach Zweck und Standort; • Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze (Parkdauer, Parkgebühren, ggf. Parkvignette); • Standorte und Bewirtschaftung von Park & Ride-Anlagen.
<i>B 4.5.8</i>	Bei Zonen, die sich in einer Gemeinde ohne Parkplatzkonzept befinden, ist die Prüfung des Parkplatzangebots in den Bericht oder Kurzbericht zur Umweltverträglichkeit oder aber in den Bericht gemäss Art. 47 RPV zum Gesuch um Anpassung eines Nutzungsplans zu integrieren.
	Parkieren von Reisecars
<i>B 4.5.9</i>	In den kantonalen Tourismusorten ermitteln die Gemeinden den Parkplatzbedarf von Reisecars und fügen ihre Überlegungen in den Strassenrichtplan ein.

4.6 Überarbeitung

Am 2. Dezember 1997 verabschiedete der Staatsrat des Kantons Freiburg den Sachplan der Kantonalstrassen. Der Sachplan umfasst den Plan des kantonalen Strassennetzes, die Informationsblätter und die Texte.

Bei seiner nächsten Überarbeitung wird der Sachplan auf die neue Siedlungsstruktur abgestimmt werden, die im kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen definiert ist. Diese Überarbeitung kann vorgenommen werden, sobald die interkommunalen Zentren festgelegt worden sind. Der Sachplan der Kantonalstrassen wird dann vollständig in den kantonalen Verkehrsplan integriert werden.

<i>Beschluss</i>	
	Überarbeitung
<i>B 4.6.1</i>	Bei der nächsten Überarbeitung der Strassenplanung wird das Strassennetz auf die Siedlungsstruktur, die im kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen definiert ist, abgestimmt und in den kantonalen Verkehrsplan integriert.



5 Fusswege

5.1 Problemstellung

Die Fortbewegung zu Fuss stellt das wichtigste Verkehrsmittel innerhalb des Siedlungsgebiets dar. Unter den Verkehrsteilnehmern ist es der Fussgänger, der am stärksten bestimmten Beeinträchtigungen oder Risiken ausgesetzt ist: Verkehrsunfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Wetter, Aggressionen durch Dritte. Bei der Planung der Fusswege ist es folglich unerlässlich, den Schutz der Fussgänger sicherzustellen und dabei gleichzeitig ein so attraktives Umfeld wie möglich zu schaffen.

Es wird zwischen zwei Arten von Fusswegen unterschieden:

- die innerhalb der Agglomerationen gelegenen Fusswege;
- die im Allgemeinen ausserhalb der Agglomerationen gelegenen und vor allem der Erholung dienenden Wanderwege.

Gemäss dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) umfassen Fusswegnetze Verkehrsverbindungen für Fussgänger innerhalb des Siedlungsgebiets und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Erholungsanlagen, öffentliche Gaststätten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Einkaufszentren. Fusswegnetze umfassen sowohl Wege, die ausschliesslich für Fussgänger bestimmt sind, als auch Fussgängerverbindungen auf Strecken, die für den Mischverkehr bestimmt sind (öffentlicher Verkehr, Velos, langsamer motorisierter Verkehr in verkehrsberuhigten Zonen).

Der Kanton Freiburg hat keine kantonale Ausführungsgesetzgebung zum FWG ausgearbeitet. Artikel 41 Abs.2 RPBG sieht jedoch vor, dass das Verkehrsnetz in

den Strassenrichtplan der Gemeinden aufzunehmen ist. Das Verkehrsnetz umfasst gemäss seiner Definition in Artikel 23 RPBR namentlich auch das Langsamverkehrsnetz.

Die Planung der « Fusswege » obliegt den Gemeinden. Das vorliegende Kapitel legt die Grundsätze fest, die bei der Gestaltung der Fusswegnetze zu beachten sind, und bestimmt den entsprechenden Inhalt der Strassenrichtpläne der Gemeinden.

Die Wanderwege werden nicht im KVP behandelt, da ihnen bereits im kantonalen Richtplan ein eigenes Kapitel gewidmet wird.

5.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

- Die Einrichtung von Fusswegen im Einklang mit den Bedürfnissen der verschiedenen Benutzer (insbesondere Kinder und betagte Personen) fördern, wenn die lokalen Umstände dies rechtfertigen.
- Die Fusswegverbindungen sicher, attraktiv und so direkt wie möglich gestalten.
- Ein zusammenhängendes Fusswegnetz gewährleisten.

Die Gestaltung der Fusswegnetze muss koordiniert werden mit:

- der Siedlungsentwicklung und der Bauzonenerschliessung;
- dem Strassennetz, den Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, dem öffentlichen Verkehr, den Radwegen und dem Wanderwegnetz;
- den historischen Wegen, die so weit wie möglich in das Fusswegnetz eingliedert werden sollen.

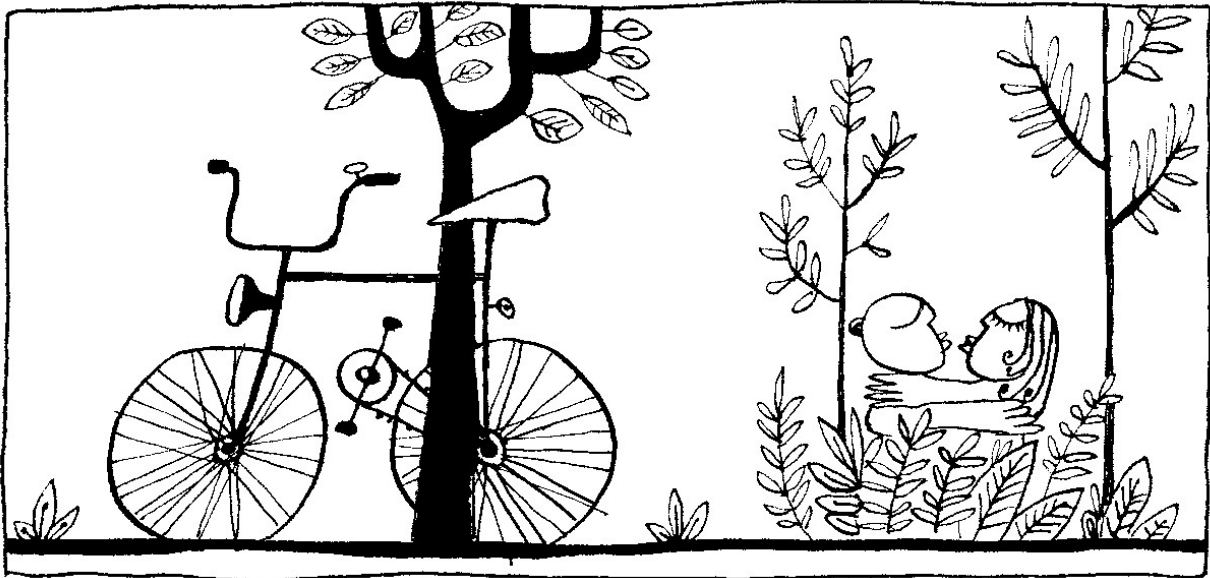
5.3 Fusswegnetz

5.3.1 Fusswegnetz innerhalb der Siedlungsgebiete

<i>Beschluss</i>	
<i>B 5.3.1</i>	Fusswegnetz innerhalb der Siedlungsgebiete Die <i>Gemeinden</i> sorgen im Rahmen ihrer Strassenrichtpläne für attraktive Fusswegnetze innerhalb der Siedlungsgebiete unter Beachtung der Aspekte der Verkehrssicherheit, der persönlichen Sicherheit, des Wohlbefindens und des Komforts.
<i>B 5.3.2</i>	Falls ein regionaler Verkehrsplan aufgestellt wird, obliegt die Planung der Fusswegnetze den Regionen.

Die Gemeinden berücksichtigen bei ihrer Planung folgende Grundsätze zum Standort:

- Die Planung der Fusswegnetze in ein Gesamtkonzept eingliedern, das vor allem das Strassennetz und den Siedlungsraum berücksichtigt.
- Einen guten Anschluss des Fusswegnetzes an die Zentren (Schulen, Geschäfte, öffentliche Gaststätten, Sport- und Freizeitanlagen) sowie an die Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln sicherstellen.
- Die Fussgängerverbindungen, insbesondere was den motorisierten Verkehr und Aggressionen durch Dritte anbelangt, so sicher wie möglich gestalten.
- Die Fusswege bequemer und attraktiver gestalten, vor allem durch:
 - ausreichend breite Gehbereiche;
 - Schutz vor lästigen Einwirkungen;
 - Erlebnisqualität der Strecke sowohl in visueller Hinsicht als auch vom Belag her;
 - Qualitativ hoch stehende Gestaltung der öffentlichen Anlagen;
 - besondere Pflege des Mobiliars (Bänke usw.);
 - hindernisfreier Weg;
 - angemessene Beleuchtung.



6 Radwege

6.1 Problemstellung

Bei der Benutzung des Zweirads kann es sich um eine gesellschaftliche Wahl handeln. Das Velo oder das Mofa stellen jedoch auch ein beliebtes Verkehrsmittel der Kinder und Jugendlichen dar. Auch die topografischen Bedingungen beeinflussen die Zahl der potentiellen Zweiradfahrer.

Die Benutzer von Zweirädern sind einer Reihe von Nachteilen wie Witterungseinflüssen oder auch geringem Schutz im Falle eines Zusammenpralls ausgesetzt; gleichzeitig ist dieses Fortbewegungsmittel mit verschiedenen Vorteilen verbunden, wie den geringen Kosten, die Möglichkeit schneller im stockenden Verkehr voranzukommen und geringeren Parkierungsproblemen.

Es gibt zwei grosse Kategorien von Zweiradbenützern:

- Pendler; oft in Verbindung mit Schule und Freizeitaktivitäten;
- Personen, die im Rahmen der sportlichen Betätigung, der Freizeit oder des Tourismus Rad fahren.

Beim Ausbau besteht das Hauptproblem darin, die Sicherheit der Rad- und Motorfahrradfahrer zu gewährleisten.

Der Kanton Freiburg hat 1995 eine kantonale Zweiradplanung realisiert. Dieses Dokument bezweckt die Schaffung eines zusammenhängenden Radwegnetzes für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften (interkommunale Verbindungen). Das Zweirad wird als Verkehrsmittel betrachtet. Der Sachplan definiert damit die kantonale Radwegpolitik. Für die Planung auf lokaler Ebene sind die Gemeinden zuständig.

Die mit der Ausübung des Fahrradsports als Freizeit- und Tourismusaktivität zusammenhängenden Probleme werden unter den beiden Themen „Zweiradtourismus“ und „Mountainbike“ im kantonalen Richtplan behandelt.

6.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

- Ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften schaffen;
- Das interkommunale Radwegnetz in Kategorien unterteilen;
- Die für die Errichtung eines Radwegnetzes empfohlenen Lösungen beschreiben.

Bei der kantonalen Planung werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Der Planungshorizont des Radwegnetzes beträgt mindestens eine Generation.
- Die verschiedenen Kategorien des Radwegnetzes werden aufgrund der Pendlerzahl, der registrierten Unfälle, der Distanz und des Gefälles der gegebenen Strecken definiert.
- Das Pendlernetz umfasst vier Kategorien: vom sehr grossen Potential (Kategorie A) bis zum schwachen Potential (Kategorie D).
- Die empfohlenen Lösungen zur Gestaltung des Radwegnetzes (Radwege, Radstreifen, gemischter Verkehr oder Sonderstudie) sind in den Teilstreckenblättern der kantonalen Planung vermerkt.
- Das kantonale Radwegnetz wird mit den Ortsnetzen, dem Radtourismusnetz und den MTB-Strecken koordiniert.

6.3 Radwegnetz

<i>Beschluss</i>	
	Radwegnetz
B 6.3.1	Das Radwegnetz ist in der kantonalen Zweiradplanung festgelegt.

6.4 Regionale Studien

Die Regionen können die Definition des kantonalen Radwegnetzes oder eventuell bestehende lokale Netze in ihre regionale Verkehrsplanung einbeziehen.

<i>Beschluss</i>	
	Regionaler Verkehrsplan
B 6.4.1	Liegt ein regionaler Verkehrsplan vor, sind die Regionen für die Planung des Radwegnetzes ausserhalb der Kantonalstrassen zuständig.

6.5 Ortsplanung

Die innerhalb der Ortschaften gelegenen Radwegnetze müssen Gegenstand einer kommunalen Radwegplanung sein. Die Informationen über die Zweiradplanung sind im Strassenrichtplan der Ortsplanung enthalten.

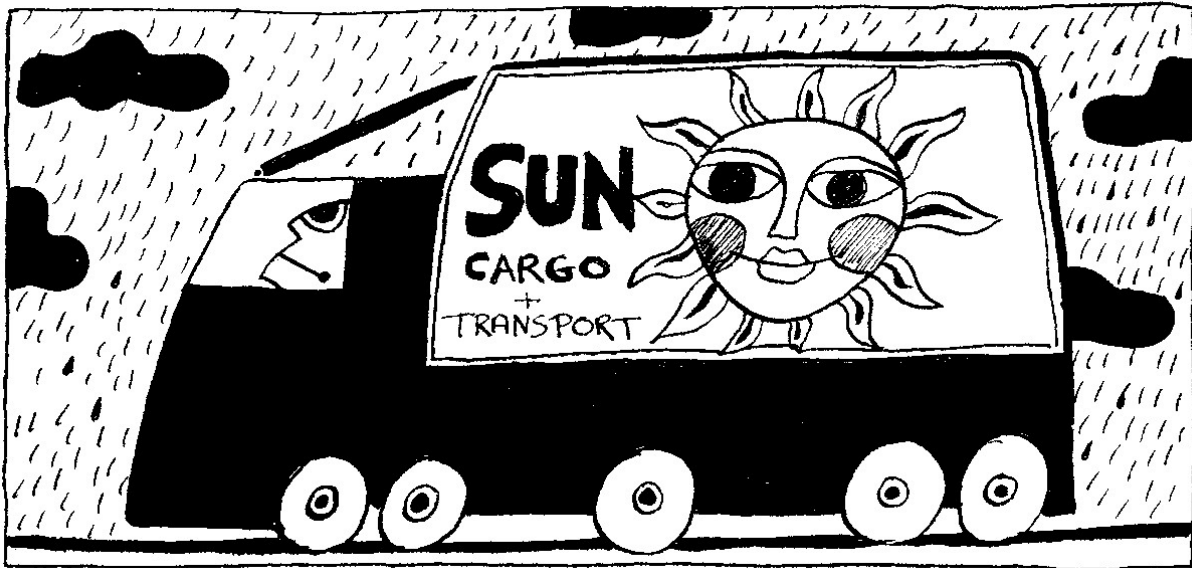
Die kommunale Radwegplanung achtet darauf, dass – insbesondere in der Nähe der wichtigsten verkehrserzeugenden Anlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – genügend Abstellplätze für Zweiräder bereitgestellt werden.

6.6 Überarbeitung

Der Staatsrat des Kantons Freiburg hat am 30. Mai 1995 die kantonale Zweiradplanung beschlossen. Diese umfasst einen Bericht, die Hierarchisierung, die Koordinations- und Teilstreckenblätter sowie den Plan des Netzes.

Je nach Entwicklung des Pendlerverkehrs kann sich eine Überprüfung der kantonalen Zweiradplanung als notwendig erweisen. Diese Überprüfung erfolgt auf Grund der Ergebnisse der eidgenössischen Volkszählung.

<i>Beschluss</i>	
	Überarbeitung
B 6.6.1	Bei der nächsten Überarbeitung der kantonalen Zweiradplanung wird diese vollständig in den kantonalen Verkehrsplan integriert.



7 Güterverkehr

7.1 Problemstellung

Die Wirtschaftstätigkeit verursacht einen umfangreichen Güterfluss und entwickelt sich vorzugsweise an Standorten, wo die Verkehrsinfrastruktur attraktiv und leistungsfähig ist. Die unaufhaltsame Zunahme des Güterverkehrs verursacht immer stärkere Belästigungen und führt in bestimmten Fällen zu gefährlichen Situationen.

7.2 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

- Ein attraktives und leistungsfähiges Güterverkehrsnetz sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene gewährleisten;
- Die Belästigungen reduzieren, denen die Bevölkerung ausgesetzt ist;
- Die Sicherheit des Güterverkehrs erhöhen;
- Die Niederlassung neuer, güterverkehrsintensiver Aktivitäten an Standorten fördern, die sich nahe einer grossen Verkehrsachse befinden und über einen Bahnanschluss verfügen;
- Günstige Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr (Strasse/Schiene) schaffen.

7.3 Strassengüterverkehr

7.3.1 Netzstruktur

<i>Beschluss</i>	
	Netzstruktur
<i>B 7.3.1</i>	Der Kanton sorgt dafür, dass die Lastwagen ab den grossen Verkehrsachsen möglichst direkt, aber unter Begrenzung der Umweltbelastung, die Gebiete erreichen können, die die nötige Infrastruktur für Unternehmen besitzen, deren Tätigkeit auf den Güterverkehr ausgerichtet ist.

7.3.2 Ausnahmetransporte

Um den Erhalt des Netzes für interkantonale Ausnahmetransporte sicher zu stellen, werden die entsprechenden Routenpläne in die kantonale Strassenplanung integriert.

<i>Beschluss</i>	
	Routen von Ausnahmetransporten
<i>B 7.3.2</i>	Auf Anfrage und in Absprache mit den Nachbarkantonen prüft das TBA die Routen für Ausnahmetransporte und legt sie bei Bedarf neu fest.
<i>B 7.3.3</i>	Die Gemeinden stellen gemäss ihren Bedürfnissen den Anschluss von Ausnahmetransporten an das Routennetz für Ausnahmetransporte sicher.

7.4 Schienengüterverkehr

Der Kanton berücksichtigt bei der Betriebsplanung des Eisenbahnverkehrs auch den Bedarf an Trassen für den Schienengüterverkehr, um dem Güterverkehr einen hinreichenden Anschluss an die Erschliessungspunkte des kantonalen Netzes zu gewährleisten.

<i>Beschluss</i>	
<i>B 7.4.1</i>	Anschlussgleise Der Kanton begünstigt den Bau von Anschlussgleisen in Zonen, in denen sich voraussichtlich güterverkehrsintensive Unternehmen niederlassen werden.
<i>B 7.4.2</i>	Das MobA verfasst regelmässig einen Bericht zuhanden des Staatsrats über den Stand des Schienengüterverkehrs und schlägt gegebenenfalls Massnahmen vor, um die Anschlussqualität zu verbessern.

7.5 Kombiniertes Güterverkehr

<i>Beschluss</i>	
<i>B 7.5.1</i>	Kombinierter Güterverkehr In Abstimmung mit dem Betriebskonzept der Bahn und zusammen mit anderen betroffenen Dienststellen prüft das MobA die Standorte, die sich für die Einrichtung von Terminals für den Güterumschlag Strasse/Schiene eignen.

8 Anhänge

8.1 Anhang I: Abkürzungen

AfU	Amt für Umwelt
ARPV	Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
ARStrG	Ausführungsreglement zum Strassengesetz
B	Beschluss
B+R	Bike + Ride
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BRPA	Bau- und Raumplanungsamt
EBG	Eisenbahngesetz
FTV	Freiburger Tourismusverband
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege
GKV	Gesamtkonzept Verkehr
IC	Intercity
IR	Interregio
KantRP	Kantonaler Richtplan
KGV	Koordinationsgruppe Verkehr
K+R	Kiss + Ride
KVP	Kantonaler Verkehrsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Autos, Motorräder, Lastwagen usw.)
MTB	Mountainbike
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus, Tram, Postauto, Linienschiffe usw.)
P+R	Park + Ride
RFV	Freiburger Radfahrerverband
RPBG	Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz
RPBR	Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBD	Strassen- und Brückendepartement (Bezeichnung bis am 31.12.2002)

SVG	Strassenverkehrsgesetz
TBA	Tiefbauamt
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
MobA	Amt für Mobilität
VEA	Amt für Verkehr und Energie (bis zum 31.12.2011)
VG	Kantonales Verkehrsgesetz
VR	Ausführungsreglement zum Verkehrsgesetz
VWD	Volkswirtschaftsdirektion

8.2 Anhang II: Bibliografie

- Kantonale Zweiradplanung, Mai 1995
- Sachplan der Kantonalstrassen, Dezember 1997
- Strassenplanung: Standard der Kantonalstrassen, TBA, Februar 2003