

Bedeutende Änderungen des kantonalen Richtplans

05.11.2024

T311 Landschaft

T313 Geotope (neu)

P0107 Strategischer Sektor «Rose de la Broye»

P0404 Zu prüfende Umfahrungsstrassenprojekte

P0406 Umfahrungsstrasse Düdingen

P0410 Umfahrungsstrasse Kerzers (neu)

P0411 Umfahrungsstrasse Prez-vers-Noréaz (neu)

P0412 Umfahrungsstrasse Romont (neu)

P0413 Autobahnanschluss Bulle (neu)

P0414 Logistikzentrum für Schienenverkehr Broye (neu)

P0501 Mountainbike-Farm Hapfere Plaffeien (gelöscht)

P0502 Erweiterung des Skigebiets, der MTB-Strecken und Klettersteige von Moléson-sur-Gruyères

P0503 Entwicklung Ganzjahressportgebiet Schwarzsee

P0504 Entwicklung der Infrastruktur in La Berra und Verbindung zwischen La Berra und Plan des gouilles

P0507 Entwicklung des Standortes Jaun / Gastlosen

P0508 Zentrum Schwarzsee

P0509 Touristische Entwicklung Raum Bad Schwarzsee

P0708 Überdeckung Chamblieux

P0709 Verdichtung und Aufwertung der Agy-Ebene

P0801 Regionales Sportzentrum von Estavayer-le-Lac

P1101 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Intyamon (neu)

P1102 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Moléson und Teysachaux (neu)

P1103 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Greyerz und Umgebung (neu)

P1104 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Gastlosen und Hochmatt (neu)

P1105 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Schwarzsee (neu)

P1106 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Berra-Chäseberg (neu)

P1107 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Greyerzersee (neu)

P1108 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Saaneschlucht (neu)

P1109 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Saane in der Stadt Freiburg (neu)

P1110 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Pierrafortscha und Umgebung (neu)

P1111 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Nordufer des Murtensees (neu)

P1112 Landschaft von kantonalen Bedeutung: Terrassenlandschaft von Cheyres-Châbles-Font (neu)

T311

Landschaft

Siehe auch

–

Themen:

Geschützte Ortsbilder
und historische Verkehrs-
wege

Windenergie

Wasserkraft

Fruchtfolgeflächen

Biotope

Projektblatt

–

Alle Projektblätter in
Zusammenhang mit den
Landschaften von kanto-
naler Bedeutung

Betroffene Stellen

–

Koordinationsstelle: WNA

Kantonale Stellen: BRPA,
Gn, AfE, AfU, AAFR, KGA

Bund: BAFU

Weitere Stelle: FTV

> Siehe Themen
«Windenergie» und
«Wasserkraft»

1. Ziele

- > Erhaltung der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung.
- > Schutz der Landschaften, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung eingetragen sind.
- > Schutz der Landschaften von kantonaler Bedeutung.
- > Schutz der Landschaften von regionaler oder lokaler Bedeutung.
- > Qualitätsvolle Entwicklung aller Landschaften als wichtiges Element der Lebensqualität.

2. Grundsätze

Landschaften von nationaler Bedeutung

- > Landschaften von nationaler Bedeutung sind Landschaften, die im Inventar der schützenswerten Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung und Landschaften, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) eingetragen sind.
- > Ergreifen von Schutzmassnahmen unter Bezugnahme auf die spezifischen Schutzziele einer Moorlandschaft oder eines BLN-Objekts.
- > Planung von Anlagen mit starker visueller Auswirkung ausserhalb der Landschaften von nationaler Bedeutung.

Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)

- > Eine Landschaft von kantonaler Bedeutung ist ein Teil des Kantonsgebiets, das auf kantonaler Ebene typisch und selten ist und darum über besondere und wichtige Qualitäten verfügt, die es zu schützen, zu pflegen und zu planen gilt.
- > Die folgenden 12 Landschaften gelten als Landschaften von kantonaler Bedeutung:
 - > 1. Intyamon
 - > 2. Moléson und Teysachaux
 - > 3. Greyerz und Umgebung



- > 4. Gastlosen und Hochmatt
- > 5. Schwarzsee
- > 6. Berra -Käsenberg
- > 7. Greyerzersee
- > 8. Saaneschlucht
- > 9. Saane in der Stadt Freiburg
- > 10. Pierrafortscha und Umgebung
- > 11. Nordufer des Murtensees
- > 12. Terrassenlandschaft von Cheyres-Châbles-Font

> Siehe Projektblätter für die Landschaften von kantonalen Bedeutung

- > Ergreifen von Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Planung der Landschaften unter Bezugnahme auf die für jede Landschaft von kantonalen Bedeutung spezifischen Schutzziele.

Landschaften von regionaler oder lokaler Bedeutung

- > Eine räumliche Einheit ist von regionaler oder lokaler Bedeutung, wenn sie aufgrund ihrer spezifischen anerkannten Merkmale, insbesondere ästhetischer, typologischer, wissenschaftlicher oder pädagogischer Art, eine Identität und Einheit darstellt.

- > Ergreifen von Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Planung der Landschaften unter Berücksichtigung deren charakteristischen Interesses.

Nicht inventarisierte Landschaften

- > Berücksichtigung der Charakteristiken all dieser Landschaften bei den Planungen.

Ausblicke auf die Landschaft

> Siehe Thema «Schützenswerte Ortsbilder und historische Verkehrswege»

- > Bei allen Projekten mit starken visuellen Auswirkungen Beurteilung der Auswirkungen von wichtigen Aussichtspunkten ausserhalb der Landschaften von nationaler und kantonalen Bedeutung. Bei Bedarf Treffen von Massnahmen zur Minderung der visuellen Auswirkungen.

- > Beurteilung der Folgen von Projekten mit starken visuellen Auswirkungen in den LKB oder BLN auf die Sichtbarkeit der für diese Landschaften prägenden Elemente.

Koordination

- > Siehe Thema «Schützenswerte Ortsbilder und historische Verkehrswege»
- > Siehe Thema «Bodenverbesserungen», «Diversifizierung der Landwirtschaft» und «Ökologische Vernetzung»

- > Berücksichtigung der charakteristischen Elemente von Landschaften von nationaler, kantonaler, regionaler und lokaler Bedeutung bei allen raumwirksamen Tätigkeiten.

- > Sicherstellung der landschaftlichen Integration der Anlagen, Infrastrukturen und Bauten in allen Landschaften.

- > Koordination der Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Planung der Landschaften mit den Vorschriften für ISOS-Ortsbilder.

- > Koordination der Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Planung der Landschaften mit landwirtschaftlichen Projekten.

- > Förderung einer hochwertigen Planung der Landschaften in den Agglomerationsprogrammen.

- > Im Falle einer Aufwertung von Naturgebieten und Langsamverkehr müssen die SBB bei der Einführung von neuer Signaletik an Bahnhöfen konsultiert werden.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

- > Der Staatsrat:
 - > bezeichnet die Landschaften von kantonaler Bedeutung;
 - > sorgt für die Unterschutzstellung der Landschaften von nationaler und kantonaler Bedeutung.
- > Das Amt für Wald und Natur (WNA):
 - > setzt die Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Gestaltung der Landschaften von nationaler Bedeutung um;
 - > sorgt für die Unterschutzstellung der Landschaften von nationaler und kantonaler Bedeutung;
 - > berät die Gemeinden bei ihren Anstrengungen zum Schutz, zur Pflege und Gestaltung der Landschaften von regionaler und lokaler Bedeutung.

3.2. Regionale Aufgaben

- > Die Regionen:
 - > können Landschaften von regionaler Bedeutung auf der Grundlage einer regionalen Landschaftsstudie bestimmen.

Auswirkungen auf den regionalen Richtplan

> Übersichtskarte

- > Übertragung der Landschaften von nationaler und kantonaler Bedeutung als Hinweis.
- > Darstellung der Landschaften von regionaler Bedeutung auf der Übersichtskarte, wenn solche bestimmt worden sind.

> Erläuternder Bericht

- > Begründung der Auswahl der Landschaften von regionaler Bedeutung.
- > Aufzeigen der Auswirkungen der Landschaft von regionaler Bedeutung auf den Ortsplan

3.3. Kommunale Aufgaben

> Die Gemeinden:

- > stellen die inventarisierten nationalen, kantonalen und regionalen Landschaften in ihrer Planung unter Schutz;
- > können Landschaften von lokaler Bedeutung bestimmen;
- > berücksichtigen nicht inventarisierte Landschaften in ihren Planungen und Aufgaben.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

> Gemeinderichtplan:

- > Festlegung der Massnahmen für inventarisierte Landschaften auf nationaler, kantonaler, regionaler und lokaler Ebene.

> Zonennutzungsplan:

- > Ausweisung der Perimeter von Landschaften von nationaler und kantonaler Bedeutung als Landschaftsschutzperimeter.
- > Ausweisung der allenfalls vorhandenen Landschaften von regionaler und/oder lokaler Bedeutung als Landschaftsschutzperimeter.
- > Definition der Perimeter mit besonderen Anforderungen einerseits in Sektoren, in denen Erhaltungsmassnahmen (Ausblicke, Bäume, architektonische Typologie usw.) identifiziert werden, und andererseits im Rahmen der vorgesehenen Planungen (obligatorischer DBP in der Bauzone usw.).

- › Übertragen der zu erhaltenden bedeutenden Aussichtspunkte ausserhalb und innerhalb der Perimeter als Landschaftsschutzperimeter.
- › Gemeindebaureglement:
 - › Definition der Schutzbestimmungen in Verbindung mit den spezifischen Zielen für Landschaften von nationaler und kantonaler Bedeutung;
 - › Definition der Schutzbestimmungen für allfällige Landschaften von regionaler und/oder lokaler Bedeutung;
 - › Definition der besonderen Bestimmungen einerseits in Sektoren, in welchen Erhaltungsmassnahmen (Ausblicke, Bäume, architektonische Typologie usw.) identifiziert werden und andererseits im Rahmen der vorgesehenen Planungen (obligatorischer DBP in der Bauzone usw.);
 - › Definition der Bestimmungen zur Erhaltung der Aussicht auf die Vegetation, die Bauten und zu den Störelementen im charakteristischen Sichtfeld.
- › Erläuternder Bericht:
 - › Erbringung des Nachweises, dass die inventarisierten nationalen, kantonalen und regionalen Landschaften angemessen berücksichtigt wurden.
 - › Erbringung des Nachweises, dass das Thema Landschaft in den Raumplanungsdokumenten berücksichtigt wird.
 - › Begründung der Auswahl der Landschaften von lokaler Bedeutung.



T313

Geotope

Siehe auch

—

Themen : Landschaft

Betroffene Stellen

—

Koordinationsstelle: WNA

Siehe Thema

—

Landschaft

1. Ziele

› Schutz und Erhaltung der charakteristischen Geotope des Kantons und ihrer Dynamik.

› Pflege und Aufwertung der beeinträchtigten Geotope.

2. Grundsätze

› Berücksichtigung der charakteristischen Geotope des Kantons bei allen Projekten mit Auswirkungen auf die Topografie des Bodens.

› Koordinierung der Massnahmen zur Aufwertung der charakteristischen Geotope des Kantons mit denen zur Aufwertung der Landschaft.

› Ermöglichung systematischer wissenschaftlicher Erhebungen der charakteristischen Geotope des Kantons vor ihrer Zerstörung, wenn diese unvermeidbar ist.

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Der Staatsrat:

› bezeichnet die Geotope von kantonaler Bedeutung.

Das Amt für Wald und Natur (WNA):

› sorgt für die Umsetzung der Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Aufwertung der charakteristischen Geotope des Kantons;

› initiiert und unterstützt Projekte zur Aufwertung der Geotope und zur Bewusstseinsbildung.



Bibliographische Hinweise

Strasser, A., Heitzmann, P., Jordan, P., Stapfer, A., Stürm, B., Vogel, A., und Weidmann, M. (1995). Geotope und der Schutz erdwissenschaftlicher Objekte: ein Strategiebericht. Freiburg: Arbeitsgruppe Geotopenschutz Schweiz

Vonlanthen (2019). Géotopes fribourgeois d'importance cantonale: approche méthodologique et inventaire. Masterarbeit. Universität Freiburg, Geographisches Institut.

Mitwirkende Stellen

WNA, BRPA

1. Ziele

Geotope sind räumlich begrenzte Teile der Geosphäre von besonderer geologischer, geomorphologischer oder geoökologischer Bedeutung. Sie stellen wichtige Zeugen der Erdgeschichte dar und geben Einblick in die vergangene Entwicklung der Landschaft und des Klimas. Einige Geotope haben eine sehr begrenzte Ausdehnung (z. B. Findlinge, Fossilfundstellen, Steinaufschlüsse, Steinbrüche, Kiesgruben, Dolinen), während andere eine grössere Fläche einnehmen (z. B. Erdrutsche, Schluchten, Flussbetten, Berge, Hügel, Täler).

In allen Fällen sind Geotope bedeutende Elemente des geologischen Erbes. Als Studienobjekte der Geowissenschaften tragen sie zu einem besseren Verständnis der geologischen und geomorphologischen Prozesse, die zur Entstehung des Reliefs und Landschaften führen, bei. Sie sind somit Orte von grossem didaktischem Interesse, die der Vermittlung wissenschaftlicher Erkenntnisse an eine möglichst grosse Zahl von Menschen dienen.

Geotope sind ein wesentlicher Bestandteil unserer Landschaften und charakterisieren deren Hauptmerkmale. Sie stellen manchmal einzigartige Orte dar, wahre «Naturdenkmäler» mit einem unbestreitbaren ästhetischen Wert. Ihre Erhaltung muss daher Teil der Landschaftsschutzstrategie sein.

Viele Geotope haben auch zusätzliche Qualitäten, die über den strengen Rahmen der Geowissenschaften hinausgehen, und sind von kulturellem, religiösem, historischem, archäologischem, sozioökonomischem und/oder touristischem Interesse. Darüber hinaus erfüllen Geotope oft eine wichtige Funktion für die Biodiversität, indem sie besondere Lebensbedingungen für eine spezifische Flora und Fauna bieten.

Die Erhaltung von Geotopen geht daher über die Interessen der Geowissenschaften hinaus und die Erhaltung dieser Objekte kommt der gesamten Gesellschaft zugute. Die charakteristischen Geotope sollen entsprechend für die Nachwelt erhalten bleiben. Sie müssen vor Handlungen geschützt werden, die ihre Integrität, Struktur, Form oder natürliche Dynamik beschädigen, zumal sie Zeugen der Erdgeschichte sind, die bei Zerstörung nicht wiederhergestellt werden können.

2. Grundsätze

Die staatlichen Organe und die Gemeinden berücksichtigen die Belange des Geotop-schutzes bei ihren Tätigkeiten, die Geotope betreffen können. Projekte sollen vorrangig so umgesetzt werden, dass Schäden an Geotopen vermieden werden. Das Inventar der Geotope von kantonaler Bedeutung wird derzeit erstellt. In der Zwischenzeit sollen die Geotope im Kanton, die in der nationalen Liste aufgeführt sind, berücksichtigt werden. Sie werden auf den Online-Karten als Punkte dargestellt. Wenn ein Projekt in der Nähe eines Geotops angesiedelt werden soll, muss mit dem WNA Kontakt aufgenommen werden, um die Herausforderungen und die Auswirkungen auf das Geotop zu ermitteln.

Auf kantonaler Ebene werden die folgenden Geotop-Kategorien identifiziert:

- › Grosse Struktureinheiten und Geotope von tektonischem Interesse;
- › Gesteinsaufschlüsse:
 - › Fossilienfundstellen;
 - › Sedimentstrukturen, petrographische Fazies, Querschnitte und Sukzession;
 - › bemerkenswerte stratigraphische Einheiten;
 - › Geotope, die durch menschliche Nutzung entstanden sind.
- › Gravitative Geotope:
 - › aktive Rutschungen;
 - › Schuttkegel, Steinschlagablagerungen.
- › Karstgeotope:
 - › Oberflächenkarstformen;
 - › Höhlen und Höhlensysteme;
 - › Karstschlucklöcher und -quellen.
- › glaziale und periglaziale Geotope:
 - › Findlinge;
 - › glaziale Formen (Ablagerungs- und Erosionsphänomene);
 - › periglaziale Formen.
- › fluviale Geotope:
 - › aktive Formen;
 - › passive Formen infolge von Erosion und Akkumulation.
- › See- und Feuchtgebietsgeotope.

Veränderungen der Topografie des Bodens (z. B. Materialabbau, Deponien, Aufschüttungen, Abgrabungen) können Geotope stark beeinträchtigen. Materialentnahmen können zur teilweisen Veränderung oder vollständigen Zerstörung einer Stätte von Interesse führen, während Auffüllungen das Verschwinden der bemerkenswerten Elemente eines Geotops verursachen können. Die charakteristischen Geotope des Kantons müssen daher in die Planung jedes Projekts oder jeder Entwicklung, die die Topografie des Bodens verändert, integriert werden.

Geotope sind zudem ein Bestandteil unserer Landschaft. Deshalb müssen Synergien mit Projekten zur Aufwertung der Landschaft gesucht werden.

Im Falle einer unvermeidbaren Beschädigung eines Geotops muss die Fundstelle vor der Zerstörung wissenschaftlich untersucht werden, um die wissenschaftlichen Daten des Objekts zu erfassen

3. Umsetzung

3.1. Kantonale Aufgaben

Um das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz zu erfüllen, ist das WNA daran, ein Inventar der Geotope von kantonaler Bedeutung zu erstellen. Für jede Kategorie der als kantonal bedeutsam identifizierten Geotope, werden spezifische Schutzbestimmungen festgelegt werden.

Die formelle Ausweisung von Geotopen von kantonaler Bedeutung setzt deren Aufnahme in den kantonalen Richtplan voraus. Sobald das Inventar der Geotope von kantonaler Bedeutung erstellt ist, wird deshalb das vorliegende Thema «Geotope» angepasst werden, um darzulegen, wie die Gemeinden und Behörden dieses in ihrer Ortsplanung und bei der Erfüllung ihrer Aufgaben berücksichtigen müssen.

Die Geotope stellen je nach Kategorie und Lage nicht die gleichen Herausforderungen dar und erfordern spezifische Schutz- und Pflegegrundsätze. Einige Objekte können z. B. für den Tourismus zugänglich gemacht werden; in diesem Fall können Anlagen zu deren Erschliessung, Wanderwege oder Lehrpfade in Betracht gezogen werden. Andere Objekte wiederum werden aufgrund ihrer Seltenheit und Originalität verbindlichen Schutzbestimmungen unterworfen sein. Diese Aspekte werden durch das WNA kommuniziert, das die Öffentlichkeitsarbeit über Geotope anstösst und unterstützt.

P0107

Strategischer Sektor «Rose de la Broye»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

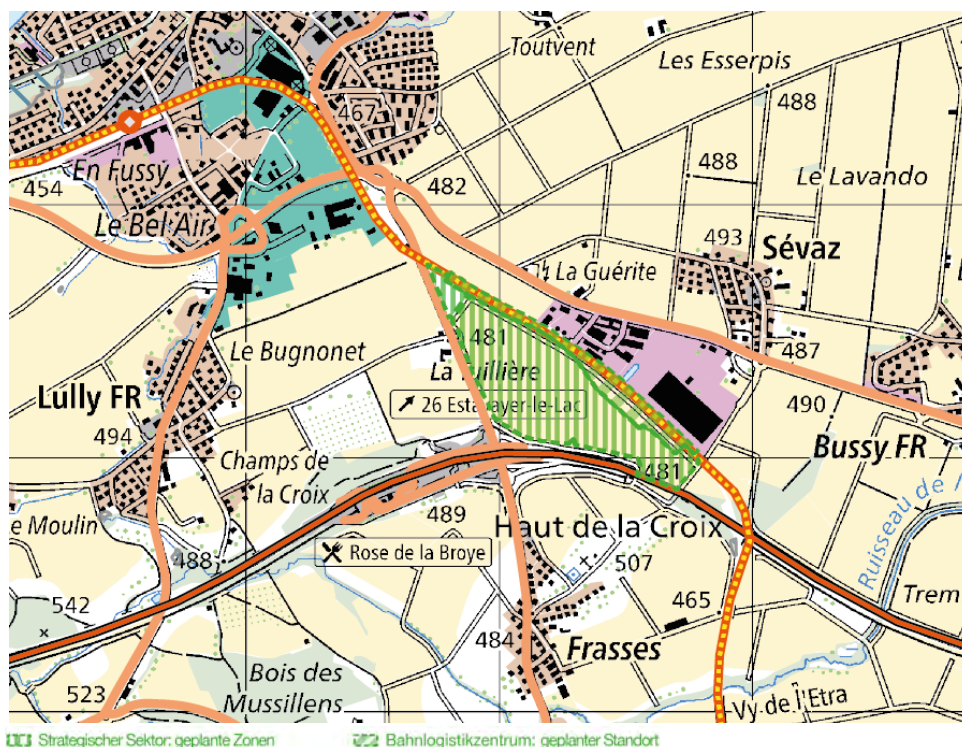
Sévaz

Les Montets

ANDERE BETROFFENE STELLEN

COREB

Gemeinde Lully



1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Rose de la Broye» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum der Broye, auf dem Gebiet der Gemeinden Estavayer, Sévaz und Les Montets und in unmittelbarer Nähe der Autobahn und der Eisenbahnlinie. Diese doppelte Erschliessung ist in der Region selten vorhanden, sie wird darum genutzt, um einen Standort für Produktionsbetriebe, die davon profitieren können, zu entwickeln. Der Perimeter wird durch die Entente intercommunale pour la mise en valeur du secteur stratégique Rose de la Broye verwaltet. Diese setzt sich aus den Gemeinden Estavayer, Les Montets, Sévaz und Lully, dem Oberammann des Broyebezirks, der Regionalen Gemeinschaft der Broye (COREB) sowie aus Vertretern der Wirtschaftsförderung und des Bau- und Raumplanungsamtes (BRPA) zusammen.

Der strategische Sektor wird aktuell vollumfänglich als Agrarfläche genutzt. Sein Perimeter, der eine Fläche von 33 ha darstellt, folgt auf einer Übereinkunft zwischen dem BRPA, der Entente intercommunale und der SBB von 2020.

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in deren ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellt den Perimeter dar, in dem eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung als strategischer Sektor muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterung bringt eine Beanspruchung von 27,8 ha Fruchtfolgeflächen mit sich. Der Kanton

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen», «Bewirtschaftung der Arbeitszonen», «Fruchtfolgeflächen» und «Siedlungsgebiet»

schätzt jedoch, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass diese Beanspruchung gerechtfertigt ist, namentlich angesichts des überregionalen Charakters der Anlage wie auch des Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets.

Die Entwicklung des strategischen Sektors Rose de la Broye muss mit derjenigen des Güter-Logistikzentrum Broye koordiniert werden.

Stand der Arbeiten

In einer vorbereitenden Phase haben die COREB, die Entente intercommunale und der Kanton seit 2008 umfangreiche Überlegungen angestellt und verschiedene spezifische Studien durchgeführt, um das Entwicklungspotenzial des strategischen Sektors zu bestimmen. All diese Studien identifizieren zahlreiche Möglichkeiten und Beschränkungen für die Entwicklung und schlagen raumplanerische Massnahmen und Grundsätze vor, die bei der Umsetzung eingehalten werden sollten.

Mit der 2014 verfassten Mobilitätsstudie sollte bestimmt werden, ob die gewünschte Entwicklung des Sektors mit den Netzen des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs vereinbar ist. Diese Studie schlägt verschiedene Erschliessungsvarianten und Gestaltungsmassnahmen für den strategischen Sektor vor.

Seit 2016 wurde eine Machbarkeitsstudie lanciert. Sie soll die wesentlichen Beschränkungen für die Planung identifizieren, um ein Siedlungsentwicklungskonzept für die Entwicklung der geplanten Zone vorzuschlagen, mit dem Lösungen dafür gefunden werden können.

Von 2018 bis 2020 konnten mittels ergänzenden Studien die potenziellen Beschränkungen des Standorts ermittelt sowie allfällige Lösungen vorgeschlagen werden. Eine Machbarkeitsstudie zur Wirtschaftlichkeit zeigte, dass die notwendigen Massnahmen finanzierbar sind, ohne die Rentabilität in Frage zu stellen, namentlich die hydrografischen, geologischen sowie Lärm-bezogenen Beschränkungen.

Das Siedlungsentwicklungskonzept wurde für zur Berücksichtigung des Güter-Logistikzentrums revidiert. Es schlägt Lösungen zur Siedlungsqualität vor und stellt Reglement-Grundsätze auf. Das Konzept bietet eine Lösung zur Kompatibilität des Projekts mit den Wildtierkorridoren im Südosten des Perimeters.

Das Ziel, von der Präsenz des Güter-Logistikzentrums Broye im Norden des Perimeters zu profitieren, wurde im Hauptziel des strategischen Sektors präzisiert.

Die Bodenverfügbarkeit wird vom Kollektiv sichergestellt und zusammen mit der SBB mit dem Güter-Logistikzentrum Broye koordiniert, spätestens beim Planungsprozess. Die betroffenen Gemeinden haben sich bereit erklärt, mit den Verhandlungen mit den Grundstückbesitzern zu beginnen, um die dafür geeigneten Instrumente zu bestimmen: Bodenverbesserungskörperschaft, Ersatzland als Vorschlag für die aktuell tätigen Landwirte usw. Die Bodenstrategie wird ebenfalls mit dem gesamten Perimeter koordiniert. Die kantonale Anstalt für die aktive Bodenpolitik, vertreten an den Sitzungen der Entente, ist am Prozess der strategischen Sektoren beteiligt.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › die Zugänglichkeit zum Autobahnanschluss Estavayer-le-Lac der A1, der die Verbindung mit Yverdon-les-Bains/Lausanne sowie Bern gewährleistet, ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone);
- › die direkte Sichtbarkeit von der Autobahn aus;
- › die Erreichbarkeit durch den ÖV durch die TPF-Buslinie, mit der im Stundentakt die Bahnhöfe Estavayer-le-Lac und Cugy erreichbar sind, welche durch die Bahnlinie des Regionalexpressnetzes Fribourg/Freiburg (Halbstunden-Takt) bedient werden;
- › die langfristige unmittelbare Nähe zum geplanten künftigen Logistikzentrum für Schienenverkehr in der Broye, das bis ins Jahr 2030 die Möglichkeit eines idealen Bahnanschlusses für den ganzen Sektor bietet.
- › Die Lage zwischen der Kantonsstrasse, der Autobahn und der Eisenbahn, welche die Arbeitszone La Guérite eingrenzen, und von keiner Wohnzone umgeben ist und somit keine Beschränkung hinsichtlich der Lärmerzeugung aufweist.

Potenziale des Sektors

Angesichts der ÖV-Erschliessungsqualität des Sektors (derzeit nur Güteklasse E) und seiner Grösse wird mindestens ein Erschliessungsgrad D für die Entwicklung dieser Zone zu gewährleisten sein, insbesondere mittels eines neuen Stadtbusnetzes im Regionalzentrum, das in Verbindung mit der regionalen Erschliessung, eine Erschliessung des Sektors im Halbstundentakt sicherstellen könnte. Trotzdem wird der Erschliessungsgrad unter der Qualität liegen, die für eine hohe Beschäftigungsdichte erforderlich ist (Güteklasse C).

Mit der Verlagerung des Güterbahnhofs Estavayer nach Sévaz in das Güter-Logistikzentrum Broye bis ins Jahr 2030 wird der Sektor die Möglichkeit von Bahnanschlüssen für den Güterverkehr bieten.

Folglich bietet dieser Sektor Stärken für Unternehmen, die solche Dienstleistungen benötigen.

Laut den ersten Studien liegt die denkbare Zahl der Arbeitsplätze für die geplante Zone bei 2'500 Arbeitsplätzen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die durch die Machbarkeitsstudie identifizierten wesentlichen Beschränkungen wurden anlässlich der Ergänzungsstudien (2018-2020) vertieft. Diese Studien haben bestimmte Bedenken (namentlich die hydrografischen Bedingungen) ausräumen und ein Vorgehen bezüglich der Grundstückbeschaffung und der Integration von Beschränkungen bezüglich Lärm und Wildtierkorridor im Siedlungsentwicklungskonzept bieten können. Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung muss dennoch berücksichtigt werden. Die Machbarkeitsstudie zur Wirtschaftlichkeit zeigt, dass die Lösungen umgesetzt werden können oder die Rentabilität zu gefährden.

Die Infrastrukturen bezüglich Abwasserentsorgung- und -reinigung muss analysiert werden um die wesentlichen Beschränkungen hinsichtlich der Planung, Realisierung zu identifizieren und Lösungen vorzubringen. Damit der strategische Sektor als erschlossen angesehen wird, müssen Infrastrukturen im Bereich der Abwasserentsorgung- und -reinigung geplant werden, welche vor der Entwicklung des strategischen Sektors und der Inbetriebnahme der vorgesehenen Unternehmen realisiert werden müssen.

Die Planung der strategischen Sektoren ist ausserhalb der ökologischen Kompensationsflächen der Autobahn A1 vorzunehmen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die nächsten Etappen sind die Folgenden:

- › Erarbeitung der Planung des strategischen Sektors auf der Grundlage des Siedlungsentwicklungskonzepts;
- › Umsetzung der Massnahmen bezüglich Grundstück.

P0404

Zu prüfende Umfahrungsstrassenprojekte

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Motorisierter Individualverkehr

Öffentlicher Verkehr

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Courtepin

Belfaux

Givisiez

Neyruz

ANDERE BETROFFENE STELLEN

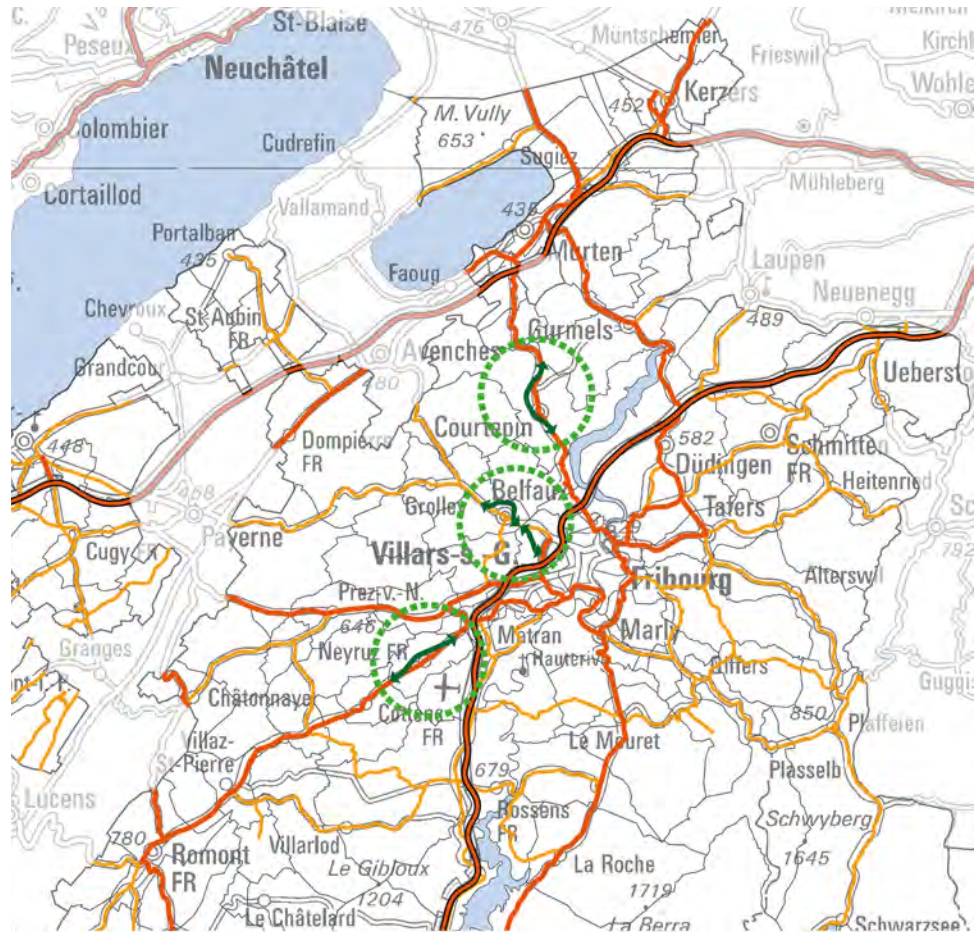
Kanton BE

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Région Glâne-Veveyse

Regionalverband Saane

Agglomeration Freiburg.



○ Standort des Projektes

↔ Streckenführung des Projekts

1. Projektbeschreibung

Die Kantonsstrassen müssen den allgemeinen Durchgangsverkehr sicherstellen, das nationale Strassennetz ergänzen und die wichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen städtischen Zentren und dem nationalen Strassennetz sicherstellen.

Mit dem starken Bevölkerungswachstum des Kantons Freiburg steigt die Belastung der kantonalen Strasseninfrastrukturen stetig. Trotz der Verlagerung wächst der Durchgangsverkehr aufgrund des Bevölkerungswachstums weiter und führt zu erheblichen Belästigungen im Zentrum von verschiedenen Ortschaften. Mehrere Gemeinden haben deshalb die Realisierung von Umfahrungsstrassen beantragt, um ihr Zentrum zu entlasten.

Um die Zweckmässigkeit der von den Gemeinden gewünschten Umfahrungsstrassenprojekte zu beurteilen, hat die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt eine Studie in Auftrag gegeben, mit der das Kosten-Nutzen-

Verhältnis der Umfahrungen gemessen werden kann (Evaluation und Priorisierung von Umfahrungsstrassen, 2013). Nach der Debatte im Grossen Rat vom 8. September 2016 wurden der vom Staatsrat vorgeschlagenen Liste zwei zusätzliche Projekte hinzugefügt und für die Projektstudien und den Landerwerb ein Kredit von 34'750'000 Franken gewährt.

Die Liste der zu prüfenden Umfahrungsstrassen, die Gegenstand dieses Projektblatts sind, ist die Folgende (alphabetisch geordnet):

- › Belfaux
- › Courtepin
- › Givisiez
- › Neyruz, dieses Projekt wurde jedoch durch ein Projekt zur Neugestaltung der bestehenden Kantonsstrasse ersetzt.

Zwei Projekte waren Gegenstand eines Dekrets für ihre Studien: Marly–Matran in 2006 und die Umfahrung von Düdingen in 2009. Sie sind Gegenstand von separaten Projektblättern.

Die Umfahrungsstrassenprojekte in Kerzers, Prez-vers-Noréaz und Romont, welche zu Beginn in diesem Projektblatt behandelt wurden, stellen nun ebenfalls Gegenstand eines separaten Projektblatts dar.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den, durch die Arbeiten betroffenen, Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Der Staatsrat hat im Dezember 2018 eine Priorisierung der Realisierung der Umfahrungsstrassen festgelegt und entschieden, die Studien hinsichtlich der Realisierung der Umfahrungsstrassen Kerzers, Prez-vers-Noréaz und Romont zu lancieren.

Die Studien der anderen Strassen werden schrittweise nach der Umsetzung der drei vorgängig genannten Strassen oder bei einer allfälligen längeren Blockade des Verfahrens bei einer dieser drei Strassen lanciert.

Die Projektstudien haben folgende Entwicklungsetappen durchzulaufen:

- › Ausarbeitung des Vorprojekts und Festsetzung allfälliger Begleitungsmaßnahmen entlang der Standorte;
- › Ausarbeitung eines spezifischen Projektblatts für jede Route im kantonalen Richtplan, abhängig von den Ergebnissen der Projektstudien;

- › Ausarbeitung des definitiven Projekts (enthält die Konsultation der kantonalen und eidgenössischen Ämter, einschliesslich der Umweltnotiz oder Umweltverträglichkeitsprüfung);
- › öffentliche Auflage;
- › Gesuch um Genehmigung;
- › Kreditantrag für die Arbeiten;
- › Ausführung der Arbeiten.

Das Umfahrungsprojekt Belfaux ist Gegenstand der ersten Überlegungen zur möglichen Realisierung einer vorgängigen Landumlegung. Die Gespräche sind im Gange.

Eine feinere Priorisierung der vom Grossen Rat genehmigten Projekte wird zudem abhängig von ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis und den finanziellen Mitteln des Kantons ausgeführt. Es ist anzumerken, dass die Liste dieser Projekte gegebenenfalls erweitert werden kann.

P0406

Umfahrungsstrasse Düdingen

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

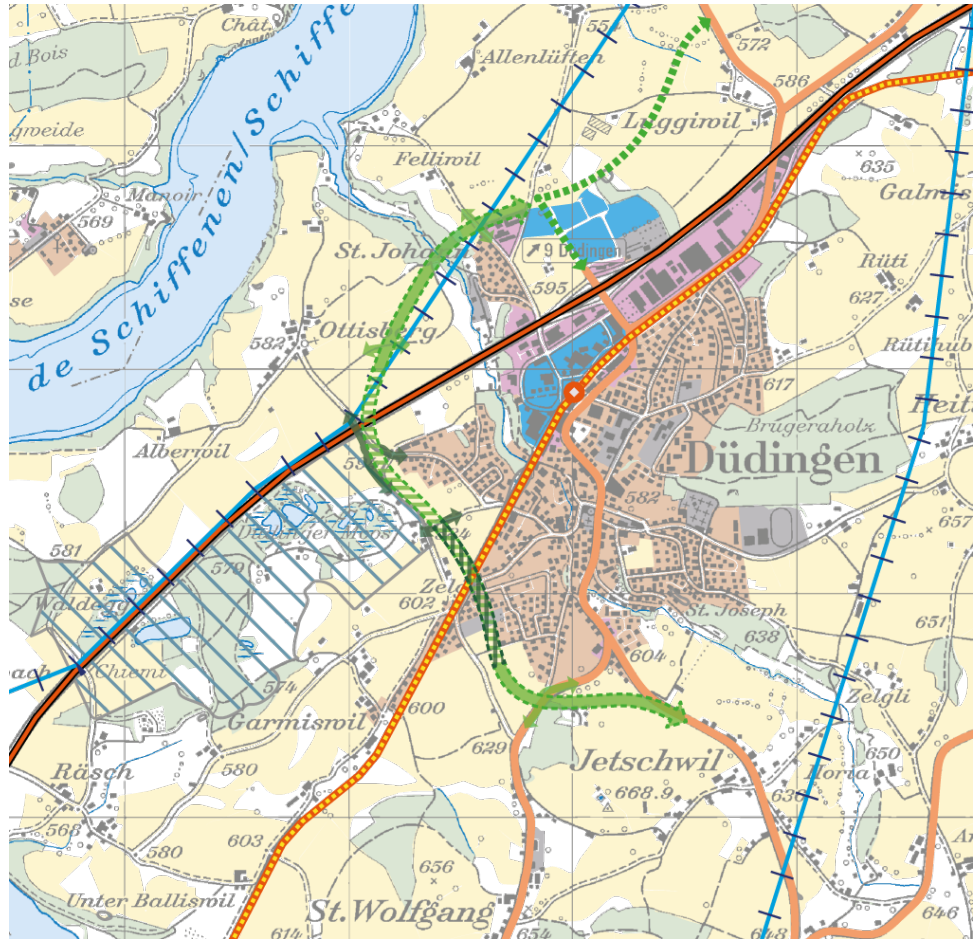
Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband
Region Sense

Agglomeration Freiburg

ASTRA



➡➡ Streckenführung Umfahrungsstrasse

⌊⌋ Unterirdisches Trasse Variante tief / hoch

➡➡ Streckenführung Ausfahrten / Variante hoch

➡➡ Streckenführung Verbindungsprojekt Birch-Luggiwil

1. Projektbeschreibung

Die Streckenführung der zukünftigen Umfahrungsstrasse von Düdingen ist seit über 20 Jahren Gegenstand von Variantenstudien mit Vorschlägen im Osten oder im Westen des Dorfes.

Im Anschluss an den Bericht des Staatsrates als Antwort auf das Postulat Bürgermarbach wurde im unteren Sensebezirk die «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk» durchgeführt. Ihr Untersuchungsperimeter ging im Westen bis zur Saane, im Norden bis zur Sense, im Osten bis zur Kantonsgrenze und im Süden bis zur Strasse Freiburg–Tafers–Heitenried.

Die Studie kam zum Schluss, dass eine Umfahrung der Ortschaft die langfristige Lösung der aktuellen Probleme ermöglicht, die durch die Ortsdurchfahrt Düdingen entstehen. Die bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder ein neuer

D

Autobahnanschluss zwischen Düdingen und Flamatt (z. B. in der Verbindung Berg-Fillistorf) würde jedoch nicht zwingend eine bedeutende Entlastung der Ortsdurchfahrt sicherstellen. Die Studie zieht ein Verkehrskonzept in Betracht, das namentlich die Realisierung einer Umfahrungsstrasse von Düdingen sowie die Umsetzung des Bewertungssystems für die Ortsdurchfahrt beinhaltet (VALTRALOC).

In 2009 gewährte der Grosse Rat im Hinblick auf die Realisierung der Umfahrungsstrasse von Düdingen einen Verpflichtungskredit in Höhe von 9 Millionen Franken für die Studien zum Vorprojekt und den Landerwerb.

Inzwischen hat der Staatsrat in 2013 in Abstimmung mit der Gemeinde und der Region entschieden, dass die Weiterführung der Studien erst nach Fertigstellung der Strassenverbindung Birch-Luggiwil durch das ASTRA denkbar ist. Die 1. Etappe, die Realisierung der Verbindung Birch-Luggiwil durch das ASTRA, verspätet sich aufgrund von Einsprachen bei der ersten öffentlichen Auflage im Jahr 2014. Eine neue Auflage erfolgte im Frühjahr 2017. In der Verkehrsanalyse der Metron AG, die der Kanton in Auftrag gab, wird empfohlen, die Auswirkungen der Poya-Brücke auf die Durchfahrt in Düdingen abzuwarten. Seit der Eröffnung der Brücke in 2014 hat der Kanton eine Verminderung in Höhe von 5.5 % des Verkehrs nach Düdingen verzeichnet. Diese geringe Auswirkung auf die Durchfahrt der Ortschaft Düdingen benötigt deshalb aber keine Aktualisierung der Studie der Metron AG.

2. Begründung des Standortes

Die Studien zum Vorprojekt führten zur Wahl einer 3'710 m langen Streckenführung im Westen des Dorfs, ausgehend von der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplanten Strassenverbindung Birch-Luggiwil und in die bestehende Kantonsstrasse bei der Einfahrt Jetschwil mündend. Beim gegenwärtigen Stand des Vorprojekts verbleiben dennoch, je nach Länge des unterirdischen Abschnitts, zwei geprüfte Varianten für 160 bzw. 230 Millionen Franken.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende geotechnische und weitere Beschränkungen sind zu beachten:

- Für beide Varianten wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Die tiefe Variante, d. h. die tieferliegende, weist ein längeres überdecktes Teilstück (Tunnel) auf als die hohe Variante, was zu höheren Kosten führt. Sie weist hingegen eine geringere Lärmbelastung auf. Bei der hohen Variante sind am Nordportal des überdeckten Abschnitts ein Lärmschutzdamm und ein schallschluckender Belag notwendig. Die Einhaltung der Lärmschutzverordnung ist zu gewährleisten, gegebenenfalls ist diesbezüglich eine Anpassung des Trassees zu prüfen.

Das Strassenprojekt grenzt an den Schutzperimeter des Düdinger Mooses, das Hochmoore, Flachmoore und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung enthält. Die tiefe Variante weist das Risiko auf, das Moos durch den Unterbruch des natürlichen Zulaufs trockenzuliegen, da sie sich auf Höhe des Grundwassers befindet. Die hohe Variante hingegen würde ermöglichen, das Strassenabwasser nach Behandlung in das Moos zurückzuführen.

- Für beide Varianten benötigt das Projekt Fruchtfolgeflächen von 5.5 ha. Zudem benötigt es auf der Nordseite eine Waldrodung von 4'300 m².
- Der am Nordende des Tunnels gelegene Bach wird mit einer Brücke überquert und erhalten.
- Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den durch die Arbeiten betroffenen Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.
- Die für das Projekt notwendigen Massnahmen des am 01.01.2020 in Kraft getretenen Massnahmenplans Luftreinhaltung sind in der Umweltverträglichkeitsprüfung einzubringen.

P0410

Umfahrungsstrasse Kerzers

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

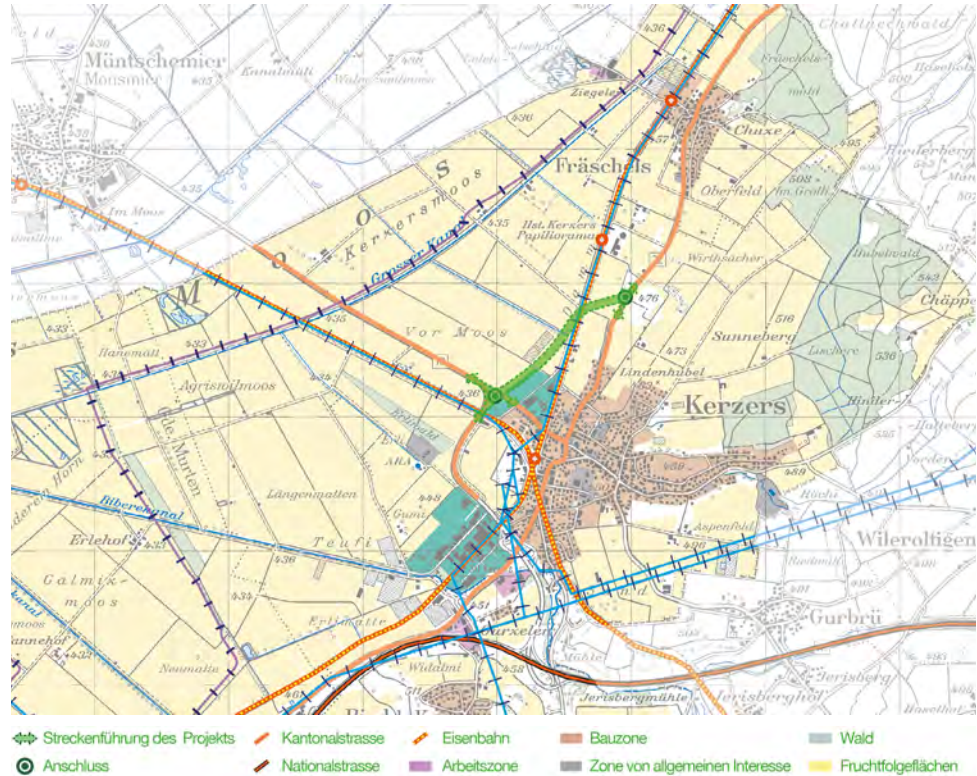
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Kerzers

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband
Seebezirk

ASTRA



1. Projektbeschreibung

Nachdem im Kanton Freiburg zahlreiche Anträge für Umfahrungsstrassen eingereicht worden waren, gab die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) eine Analyse von 26 Projekten in Auftrag. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Analyse beschloss der Staatsrat im Jahr 2014 Planungsstudien für die bestplatzierten Projekte durchzuführen. Der Grosse Rat fügte am 8. September 2016 die Umfahrungsstrassen von Givisiez (Verbindung zur A12) und Kerzers zum entsprechenden Dekret hinzu.

Das Amt für Mobilität beauftragte im Jahr 2017 die Erarbeitung einer Planungsstudie zur Umfahrung Kerzers. Die Planungsstudie hatte zum Ziel, bereits im Jahr 1987 skizzierte Linienführungen zu optimieren, die Kosten zu schätzen, die Machbarkeit aus Sicht der Technik und der Umwelt zu bestätigen und die Verkehrsumlagerung festzulegen. Ziel der projektierten Umfahrungsstrasse ist es, den Dorfkern der Gemeinde Kerzers vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Zudem ist die Umfahrung Voraussetzung für den Betrieb einer im Sachplan Materialabbau (SaM) eingetragenen Kiesgrube.

D

Auf der Grundlage der Empfehlungen eines Lenkungsausschusses (COFIL) und unter Berücksichtigung der Voraussetzungen zur Projektrealisierung (Grundstücke im Eigentum des Staats, bereits verwirklichte Güterzusammenlegungen, teilweise bereits bestehende Strasse usw.) und des regionalen Gleichgewichts beschloss der Staatsrat am 10. Dezember 2018, für die Umfahrung Kerzers und weitere Projekte die Vorprojektstudien zu beginnen und bei Bedarf den Erwerb der nötigen Grundstücke einzuleiten.

Seit 2019 läuft die Erarbeitung des Vorprojekts für die Strasse und die zwei Anschlussknoten (Kreisel – Anschluss Süd im Bereich Moosgärten / Terraviva und Anschluss Nord im Bereich Papiliorama). Zwischen den zwei Anschlussknoten quert eine mehrere hundert Meter lange Brücke die Bahnlinie Kerzers-Lyss im Nordwesten der Gemeinde Kerzers. Die Konzeption des Brückenbauwerks auf Stufe Vorprojekt sowie die Vorprüfung werden im April 2021 abgeschlossen. Die Erarbeitung des Bauprojekts hat im Mai 2021 begonnen.

2. Begründung des Standorts

Im Rahmen der Planungsstudie wurden zwei Linienführungen verglichen, eine Trasse entlang der Bahnlinie Kerzers-Lyss und eine kürzere Trasse mit Querung der Bahnlinie und der beidseitig verlaufenden Landwirtschaftswege im Nordwesten der Gemeinde Kerzers. Nur die kürzere Linienführung mit Anbindung an der Kantonsstrasse wurde weiterverfolgt. Für die Linienführung wurden je zwei Varianten mit einer Brücke über die Bahnlinie und einer Unterführung beurteilt. Dazu wurden diverse Knotentypen studiert.

Aufgrund der Kosten, des herausfordernden Baugrunds mit hohem Grundwasserspiegel und der einfacheren Baubarkeit wurde schliesslich die Variante eines langen Brückenbauwerks favorisiert und zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projektareal befindet sich am südöstlichen Rand des "Grossen Moos" im Seeland. Insbesondere westlich der Bahnstrecke Kerzers-Lyss kommt die Umfahrungsstrasse im Bereich torfiger und setzungsempfindlicher Schichten zu liegen. Folgende geotechnische und weitere Beschränkungen sind zu beachten:

- › Oberflächennah sind kaum tragfähige und setzungsempfindliche Baugrundsichten vorhanden.
- › Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au und üB. Das Grundwasser ist oberflächennah und teilweise gespannt.
- › Das Brückenbauwerk hat hohe gestalterische Anforderungen zu erfüllen, da es in einem von landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Gebiet zu liegen kommt, welches eher flach und im Erscheinungsbild homogen ist.

- › Zentraler Bestandteil des Brückentragwerks bildet die Überquerung der Bahnstrecke Kerzers-Lyss. Das Trasse befindet sich im Besitz der SBB, der operative Betrieb obliegt der BLS. Die Strecke ist Teil des Fahrplanfelds 291 (Kerzers-Solothurn) und umfasst eine Spur in Normalspurbreite.
- › Direkt neben der Bahnlinie verläuft eine Hochspannungsleitung der SBB, die vorgängig gemäss den Anforderungen aus dem Strassenprojekt zu erhöhen ist.
- › Der Projektperimeter befindet sich fast durchgängig im Bereich von Fruchtfolgefächern. Das Projekt unterliegt einer Umweltverträglichkeitsprüfung.
- › Erfordernisse des Langsamverkehrs sind im Bau- und Endzustand entsprechend zu berücksichtigen.
- › Das Gebiet ist als archäologisch verzeichneter Perimeter aufgeführt. Ergänzende archäologische Abklärungen sind in den von den Arbeiten betroffenen Bereichen vorgesehen.
- › Die Umfahrungsstrasse betrifft an zwei Standorten Waldareal. Die Linienführung ist so anzulegen, dass die betroffene Waldfläche soweit möglich minimiert wird.
- › Die zu treffenden Massnahmen des am 01.01.2020 in Kraft getretenen Massnahmenplans Luftreinhaltung sind in der Umweltverträglichkeitsprüfung einzubringen.
- › In der zu erstellenden UVP muss die Lärmthematik ebenfalls behandelt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die neue Umfahrungsstrasse wird in das Kantonsstrassennetz aufgenommen.

Das kantonale Verfahren ist zu befolgen.

P0411

Umfahrungsstrasse Prez-vers-Noréaz

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

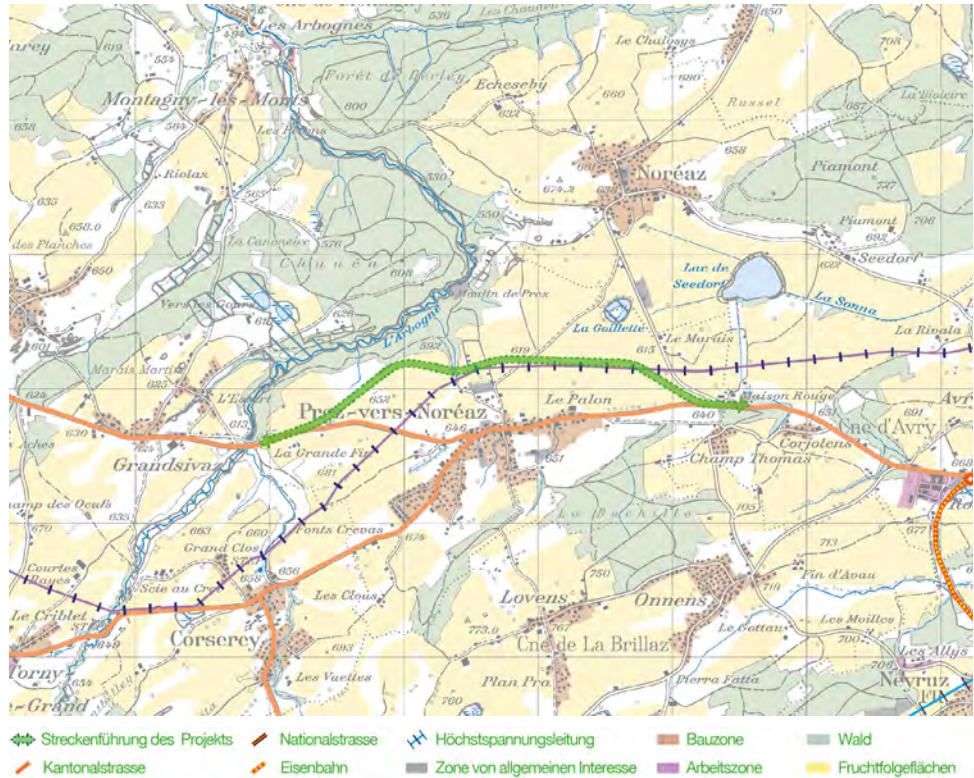
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Prez

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Regionalverband
Saanebezirk

ASTRA



1. Projektbeschreibung

Seit vielen Jahren wird die Frage einer Umfahrungsstrasse für die Ortschaft Prez-vers-Noréaz diskutiert. Daher hat sich der Staat Freiburg aktiv an der Baulandumlegung beteiligt.

Mit der neuen Umfahrungsstrasse kann das Dorf Prez-vers-Noréaz entlastet werden. 2015 belief sich das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf 13 200 Fahrzeuge pro Tag auf der Route de Fribourg und 10 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Route de Payerne. Diese Achse dient als Verbindung zwischen den Autobahnen A1 und A12.

Im September 2016 hat der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit für die Projektstudien und die Geländekäufe von sieben Umfahrungsstrassen gesprochen, darunter auch für jene von Prez-vers-Noréaz.

Im März 2019 hat der Staatsrat einen Lenkungsausschuss unter dem Vorsitz des Direktors des RIMU ernannt, der sich aus 15 Personen, darunter Abgeordnete und politische Vertreter der Gemeinde, zusammensetzt.

D

2. Begründung des Standorts

Nach mehreren Variantenstudien wurde schliesslich die Strecke im Norden der Ortschaft Prez-vers-Noréaz, entlang der Hochspannungsleitung ausgewählt. Ihre Länge beträgt 3,7 km.

Die Strecke im Süden hätte zu Lärmbelastigungen für die Quartiere Les Riaux, Les Combes und La Rapetta geführt. Zudem hätte die Topografie des natürlichen Geländes eine lange Steigung von über 10 % für die Streckenführung verursacht.

Die Beanspruchungen von Geländen, die zum Grossteil in der Landwirtschaftszone liegen, wurden auf 8,7 Hektar berechnet, darunter 6,5 Hektar an Fruchtfolgeflächen, die der kantonalen Reserve entnommen werden.

Die Baulandumlegung wurde 2015 öffentlich aufgelegt. Die Parzellen der in der Vorstudie festgelegten Strecke gehören dem TBA.

Velofahrer werden weiterhin das Ortszentrum nutzen, das vom Durchgangsverkehr befreit sein wird.

Die folgenden spezifischen Punkte waren Gegenstand von Variantenstudien :

- › Integration der Langsamverkehrswege beim Projekt-Anfang und -Ende;
- › Bestimmung der Arten und der Lage der Kreuzungen;
- › Querung der Route du Moulin.

Jeder charakteristische Punkt des Projekts wurde auf der Grundlage von Multikriterienanalysen bewertet.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die verschiedenen Beschränkungen des Projekts sind im Folgenden aufgeführt (nicht abschliessend):

- › Einhaltung der bei der vereinfachten Baulandumlegung gewährten Dienstbarkeiten;
- › Querungen der Bäche Focho und Palon mit möglichst geringen Auswirkungen;
- › Schutz der Fauna mittels Prüfung von Wildtierkorridoren, Einfriedungen oder anderen Schutzsystemen;
- › Erarbeitung des Strassenprojekts unter Berücksichtigung aller Sicherheitsrichtlinien der bestehenden Hochspannungs- und Gasleitung;
- › Laufende Bodenstudie zur Aufwertung der Böden in der Nähe des Projekts;
- › Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Projekt, welche die

Ausgleichsmassnahmen festlegen wird;

- › Die Interaktionen zwischen dem Verkehr und dem Langsamverkehr beim Projekt-Anfang und -Ende müssen untersucht werden;
- › Integration der Bushaltestellen Maison Rouge in das Projekt, die mit dem BehiG in Übereinstimmung gebracht werden;
- › Während den Studien geplante archäologische Ausgrabungen, da die Zone ein reiches archäologisches Erbe aufweist.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die neue Umfahrungsstrasse wird in das Kantonsstrassennetz aufgenommen. Ein Teil der aktuellen Kantonsstrasse zwischen der Kreuzung Prez/Corserey und Maison Rouge wird an die Gemeinde Prez übertragen.

Das kantonale Verfahren ist zu befolgen.

P0412

Umfahrungsstrasse Romont

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

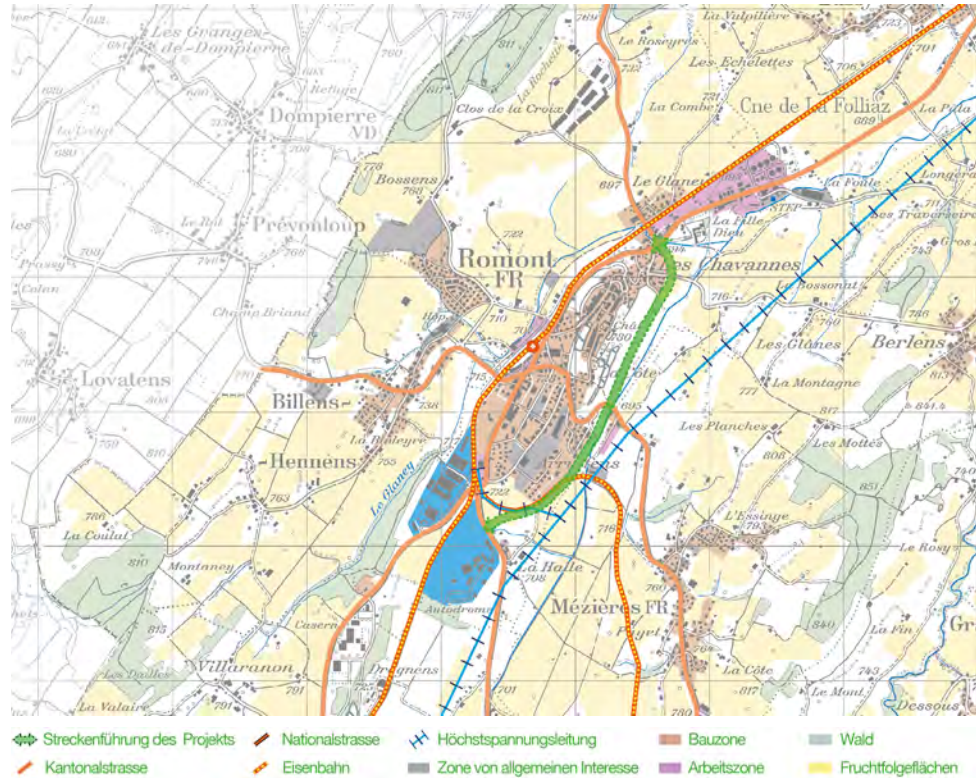
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Romont

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband Glâne

ASTRA



1. Projektbeschreibung

Die ersten Studien zur Umfahrung der Stadt Romont wurden bereits 1979 durchgeführt. 2005 wurden diese aktualisiert, um diversen Änderungen in der Region Rechnung zu tragen.

Aufgrund des erwarteten starken Bevölkerungswachstums im Kanton Freiburg und des entsprechenden Verkehrsaufkommens wurde das Projekt 2013 in der Gesamtstudie des MobA zur Beurteilung und Priorisierung der Umfahrungsstrassen als Priorität 1 klassiert.

Ebenfalls 2013 hat die Gemeinde Romont eine Variante für eine Umfahrung im Süden beantragt. 2015 hat der Vergleich der Varianten gezeigt, dass die Umfahrung im Süden der Stadt eine geeignete Alternative darstellt.

Aufgrund von verbundenen Drittprojekten, die in verschiedenen Phasen entwickelt werden, wurde die Umfahrung von Romont anschliessend in zwei Abschnitte unterteilt: den Ostabschnitt und den Südabschnitt. Jeder Abschnitt wird nach seinem eigenen Zeitplan gebaut, jedoch kann langfristig kein Abschnitt ohne den anderen bestehen: 2 Abschnitte, 2 Projekte, 1 einzige Umfahrung.

Der Staatsrat hat einen Lenkungsausschuss (COFIL) unter dem Vorsitz des Direktors des RIMU ernannt, der sich aus 17 Personen, darunter Abgeordnete und politische Vertreter der Gemeinde, zusammensetzt.

2. Begründung des Standorts

Der Ostabschnitt liegt zwischen dem Chavannes-Kreisel und dem Parqueterie-Kreisel. Die Streckenführung wird einerseits durch die Lage des Quartiers Les Chavannes bestimmt und andererseits durch die Absicht, die bestehende Infrastruktur der Route de la Glâne möglichst zu erhalten.

Der Südabschnitt liegt zwischen dem Parqueterie-Kreisel und der Route de Lausanne. Die Streckenführung wird hauptsächlich durch die Topografie des Geländes bestimmt, insbesondere durch den Hügel von Romont, die Geologie und die Hydrogeologie des Standorts, aber auch durch die zukünftige Trasse der TPF-Eisenbahnlinie Romont-Vuisternens.

Für beide Abschnitte wird in einer ersten Phase eine Variantenstudie des Längenprofils durchgeführt. Diese Studien sind beendet oder werden zurzeit erarbeitet.

Auf dem Ostabschnitt wurde mit der Variantenstudie die beste Variante für die Querung der Route de Berlens zwischen den folgenden zwei Möglichkeiten bestimmt:

- › Knoten in einer Ebene durch die Anlage eines Kreisels oder einer Kreuzung;
- › Kreuzungsfreier Knoten mittels Erstellung einer Kunstbaute.

Der Lenkungsausschuss hat sich am 26. Februar 2021 für die zweite Variante ausgesprochen.

Auf dem Südabschnitt hatte die Variantenstudie zum Ziel zu ermitteln, ob aus Gründen der visuellen Integration und der Lärmbelastigung der Strassenabschnitt am Fuss des Hügels von Romont als Tagbautunnel gebaut werden soll oder ob eine halbunterirdische Wanne oder eine ebenerdige Trasse ausreicht. Der Lenkungsausschuss entschied sich schlussendlich für die Variante mit dem Tagbautunnel.

Auf der Grundlage der Multikriterienanalysen hat der Lenkungsausschuss die optimale Variante für die beiden Abschnitte festgelegt. Die Multikriterienanalyse kann hauptsächlich in folgende Kriterien aufgliedert werden: Kosten, Umweltverträglichkeit (Landschaft, Lärm, Erdbewegungen, Gewässerschutz usw.), Flüssigkeit des Verkehrs, Langsamverkehr, öffentliche Akzeptanz usw.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Bei der Entwicklung des Projekts sind zahlreiche und vielfältige Beschränkungen zu berücksichtigen. Darunter sollen die folgenden hauptsächlich Beschränkungen erwähnt werden (nicht nach Bedeutung geordnet):

- › Nähe der Wohnzonen: Ein Hauptziel des Projekts besteht darin, die Sicht- und Lärmbelastigungen der Umfahrungsstrasse zu minimieren. Hierfür ist eine Untersuchung der Akustik notwendig. ;
- › Luftreinhaltung: Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung muss berücksichtigt werden;
- › Einbezug der Kulturgüter: Der vorhandene Perimeter der Kategorie 1 gemäss ISOS sowie die Nähe zum geschützten Ortsbild von Abbaye de la Fille-Dieu und dem Quartier Chavannes müssen berücksichtigt werden. Die zu integrierenden Ziele und separate Studien sind zu identifizieren;
- › Definitive Beanspruchungen: Zahlreiche Parzellen sind vom Projekt betroffen, daher ist die Bodenbeanspruchung eine der zentralen Herausforderungen des Projekts;
- › Beanspruchung von Landwirtschaftsflächen: Der Schutz von Fruchtfolgeflächen und gutem Landwirtschaftsboden muss berücksichtigt werden;
- › Schnittstelle mit der zukünftigen Trasse der Linie Romont-Vuisternens: Die Umfahrungsstrasse muss die TPF-Linie in einem Dammbereich unterqueren. Die Koordination mit den TPF ist eine wesentliche Herausforderung, da die Unterführung ab der Einreichung des Dossiers für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) in voller Übereinstimmung zwischen den beiden Projekten sein muss;
- › Integration des Langsamverkehrs: Mit dem Projekt soll die Attraktivität des Langsamverkehrs im Perimeter der gesamten Umfahrungsstrasse gefördert werden;
- › Nähe der Glâne, welche einen prioritären Revitalisierungsbedarf in den nächsten 20 Jahren aufweist: Die Streckenführung verläuft stellenweise recht nahe am Wasserlauf, sowohl in der Lage als auch in der Höhe,;
- › Archäologische Untersuchungen: Es sind Untersuchungen vorgesehen in den von Arbeiten betroffenen Bodenbeanspruchungen und müssen berücksichtigt werden. Allfällige Ausgrabungen sind möglich.
- › Akustische Untersuchungen werden durchgeführt, um die Einhaltung der Lärmschutzverordnung (LSV) im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) sicherzustellen.
- › Eine separate Studie zu den Kulturgütern am Standort wird durchgeführt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die neue Umfahrungsstrasse wird in das Kantonsstrassennetz aufgenommen.

Das kantonale Verfahren ist zu befolgen.

P0413

Autobahnanschluss Bulle

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

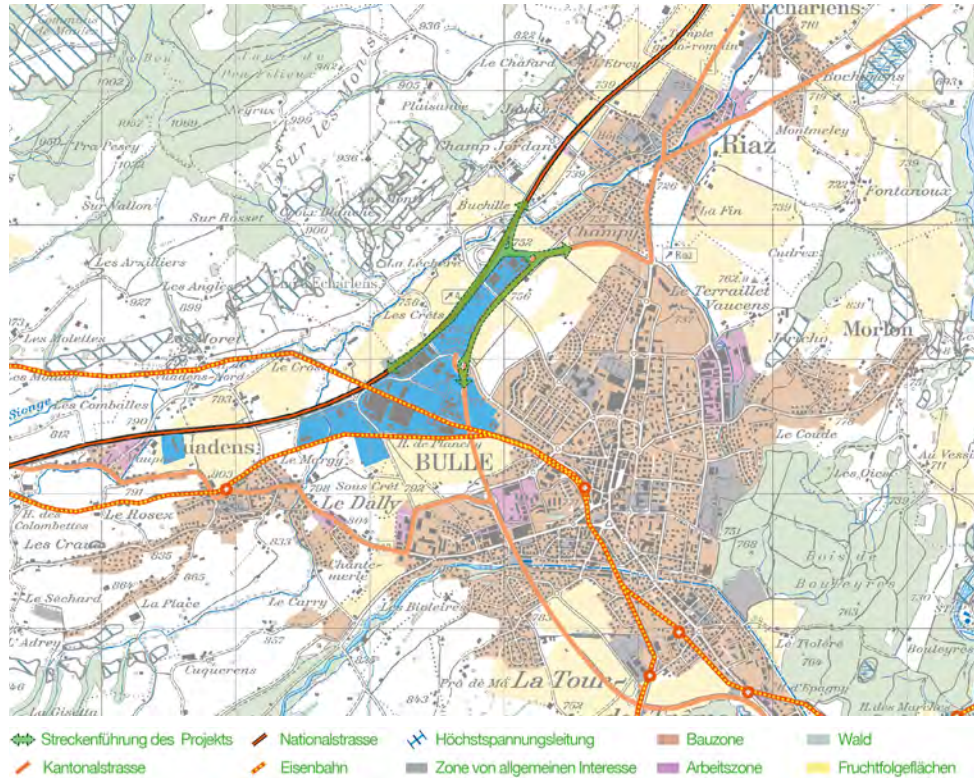
Bulle

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ASTRA

Association de communes Mobul

ARG



1. Projektbeschreibung

Die Autobahnanschluss Bulle ist während den Stosszeiten übersättigt und weist Probleme mit dem Verkehrsfluss auf, die zu Warteschlangen auf den Pannestreifen auf beiden Seiten des Anschlusses und damit zu Sicherheitsproblemen auf der Autobahn führen.

Im November 2020 haben das Bundesamt für Strassen (ASTRA), Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt des Kantons Freiburg (RIMU) und die Stadt Bulle eine «Roadmap» vereinbart, in der die zu erreichenden Ziele und die Modalitäten für die Durchführung der erforderlichen Studien und die Organisation zwischen den Bauherrschaften festgelegt sind. Damit sollte ein Aktionsplan erstellt und eine gemeinsame Vision der nötigen Massnahmen in den verschiedenen Zeithorizonten erreicht werden.

Es bestehen folgende kurz- und langfristige Herausforderungen:

- Verbesserung des Kreuzungsbereiches: Diese spielt eine zentrale Rolle für die Behebung der Staus und der Sicherheitsmängel des Anschlusses.

- › Erreichbarkeit der Arbeitszone «Les Combes nord»: Der zwischen Bund, Kanton und Gemeinde unterzeichnete Roadmap hat zur Folge, dass die Zufahrt zum Gebiet «Les Combes nord» über den Nordkreisel des Autobahnanschlusses geschlossen wird.
- › Optimierung des Nordkreisels: Dieser ist zu den Stosszeiten übersättigt, was zur Bildung von Warteschlangen führt.
- › Erhöhung der Kapazitäten des Anschlusses: Mit den geplanten Entwicklungen in der Region (insbesondere jene des Agglomerationsprogramms Mobul) und im Sektor (Verdichtung der Zone «Les Combes nord» und Entwicklung des Sektors «La Prila») ist längerfristig mit einem zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.

2. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Ergänzende Analysen für die Verbesserung und die Erhöhung der Kapazität des Autobahnanschlusses Bulle sind durchzuführen. Eine globale Studie zum Verkehr im Sektor wird 2021 lanciert. Einerseits soll diese die langfristigen Massnahmen (Zeithorizont 2030-2040) bestimmen, mit denen das Problem der Kreuzung gelöst, die Sicherheit verbessert und die Kapazität des Anschlusses erhöht werden können. Andererseits sollen auch kurz-/ mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Kapazität des Nordkreisels und des Anschlusses im Allgemeinen bestimmt werden, wobei die Schliessung des Zugangs zur Arbeitszone «Les Combes nord» in diesem Rahmen zu prüfen ist. Aus dem Ergebnis dieser Studie wird ein Gesamtbericht hervorgehen, in dem die verschiedenen Massnahmen sowie ihre Fristen und die Bedingungen für ihre Umsetzung (verbundene Massnahmen) festgelegt und beschrieben werden.

Parallel dazu setzt die Stadt Bulle die Studien zum Bau einer Unterführung unter der Route de la Léchère fort, mit der eine Alternative für den Zugang zur Arbeitszone «Les Combes nord» geschaffen werden könnte.

Nach Abschluss dieser Studien wird ein Aktionsplan erstellt, in dem die verantwortlichen Stellen für die ausgewählten Massnahmen sowie ein provisorischer Umsetzungszeitplan festgehalten werden.

P0414

Logistikzentrum für Schienenverkehr Broye

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Güterverkehr

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

Les Montets

Sévaz

ANDERE BETROFFENE STELLEN

COREB

SBB



Bahnlogistikzentrum: geplanter Standort

Strategischer Sektor: geplante Zonen

1. Projektbeschreibung

Das Logistikzentrum für Schienenverkehr Broye mit einer Beanspruchung von 5,2 Hektar wird mit einem neuen Gleisfeld die aktuellen Anlagen im Zentrum von Estavayer-le-Lac ersetzen. Dabei soll es:

- › Die heute in den Bahnhöfen Estavayer-le-Lac und Payerne durchgeführten Lade- und Umschlagstätigkeiten übernehmen, um die Belästigungen (Lärm, Bahnübergangsmanagement) und das Unfallrisiko zu vermindern und die Flächen in der Nähe des Bahnhofs aufzuwerten;
- › Neue Funktionen ermöglichen (Umladung von Containern, Ladung von Kies, Ladung von Rüben usw.) und den Transport von Landwirtschaftserzeugnissen vereinfachen (einfacherer Zugang, zusätzliche Kapazität);
- › Den Bedürfnissen der regionalen Industrie hinsichtlich des Schienengütertransports und seines Ausbaus entsprechen;
- › Den Bewirtschafter der Eisenbahninfrastrukturen einen Abstellort für ihre Baufahrzeuge bieten;
- › Dem kantonalen strategischen Sektor Logistikdienstleistungen bieten.

D

Funktionalitäten des Logistikzentrums

- > 3 Ankunftsgleise für Züge von 400 m (davon 1 Überholgleis);
- > 2 Stumpfgleise von 400 m, mit über 100 m Laderampe für den SBB Baudienst (Optimierung oder gemeinsame Nutzung der Gleise zwischen dem Baudienst und der Verladung von Rüben);
- > 3 Stumpfgleise von 200 m (für den Verkehr von ELSA);
- > 1 Freiverladegleis von 200 m.

Stand der Arbeiten

Die Studien und Arbeiten zum Logistikzentrum für Schienenverkehr Broye sind mit den bereits durchgeführten und noch zu planenden Studien und Arbeiten am Standort im Rahmen der Entwicklung des strategischen Sektors «Rose de la Broye» koordiniert. Daher konnten in der 2016 lancierten Machbarkeitsstudie und den zwischen 2018 und 2020 durchgeführten Ergänzungsstudien zum Standort die möglichen Beschränkungen analysiert und Lösungen dafür vorgeschlagen werden.

Das im Rahmen der Arbeiten zum strategischen Sektor Rose de la Broye erstellte Siedlungsentwicklungskonzept berücksichtigt den Standort des Logistikzentrums Broye.

Spätestens zum Zeitpunkt des Planungsverfahrens wird die Kontrolle über den Boden in Abstimmung zwischen den Behörden und der SBB zu gewährleisten sein. Die betroffenen Gemeinden haben sich verpflichtet, Verhandlungen mit den Grundbesitzern aufzunehmen, um die geeignetsten Instrumente zu bestimmen: Gewerkschaften für Bodenverbesserungen, den zu diesem Zeitpunkt weiterhin aktiven Landwirten anzubietende Ersatzgrundstücke usw. Die Bodenstrategie wird somit für den gesamten Perimeter des strategischen Sektors Rose de la Broye und des Güter-Logistikzentrums koordiniert.

2. Begründung des Standorts

Der Standort des Vorhabens wurde auf der Grundlage der Bahnerschliessung sowie einer Analyse der SBB mit folgenden Kriterien bestimmt: nötige verfügbare Fläche für die Aufnahme des Vorhabens, Autobahnzugang, aktuelle oder vorgesehene Zonenplanung, Möglichkeit, die Bahnhöfe Estavayer-le-Lac und Payerne vom Güterverkehr zu befreien, Belästigungen aufgrund des Betriebs des Standorts und des Zugangs über die Strasse, Möglichkeit künftiger Erweiterungen.

Da sich das Logistikzentrum in unmittelbarer Nähe des strategischen Sektors Rose de la Broye befindet, werden die künftig dort entwickelten Aktivitäten vom günstigen Bahnanschluss profitieren.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Vorhaben liegt praktisch vollumfänglich auf Fruchtfolgeflächen. Angesichts der Lage des Eisenbahnnetzes und der erforderlichen technischen Konfigurationen für ein solches Vorhaben ist diese Beanspruchung unvermeidlich.

Mit der Machbarkeitsstudie (2016) und den Ergänzungsstudien (2018-2020) konnten die wesentlichen Beschränkungen des Standortes bestimmt und Ungewissheiten beseitigt werden. Zudem wurden Lösungen für die Bodenfragen vorgeschlagen und Lösungen zum Lärmschutz und zum Wildtierkorridor im Siedlungsentwicklungskonzept integriert. Der Massnahmenplan Luftreinhaltung muss berücksichtigt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Logistikzentrum für Schienenverkehr Broye ist im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene enthalten.

Der Bau eines Logistikzentrums für den Güterverkehr unterliegt dem eidgenössischen Verfahren.

Im Rahmen des Bewilligungsdossiers ist eine Begründung des Standorts und der Beanspruchung der Fruchtfolgeflächen abzugeben. Für die Beanspruchungen sind Ausgleichsmassnahmen vorzusehen.

Die Finanzierung des Baus des Logistikzentrums Broye wird durch das vom eidgenössischen Parlament genehmigte strategische Entwicklungsprogramm Ausbauschritt 2035 des Bundes (STEP AS 2035) gewährleistet.

P0501

Mountainbike-Farm Hapfere Plaffeien

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

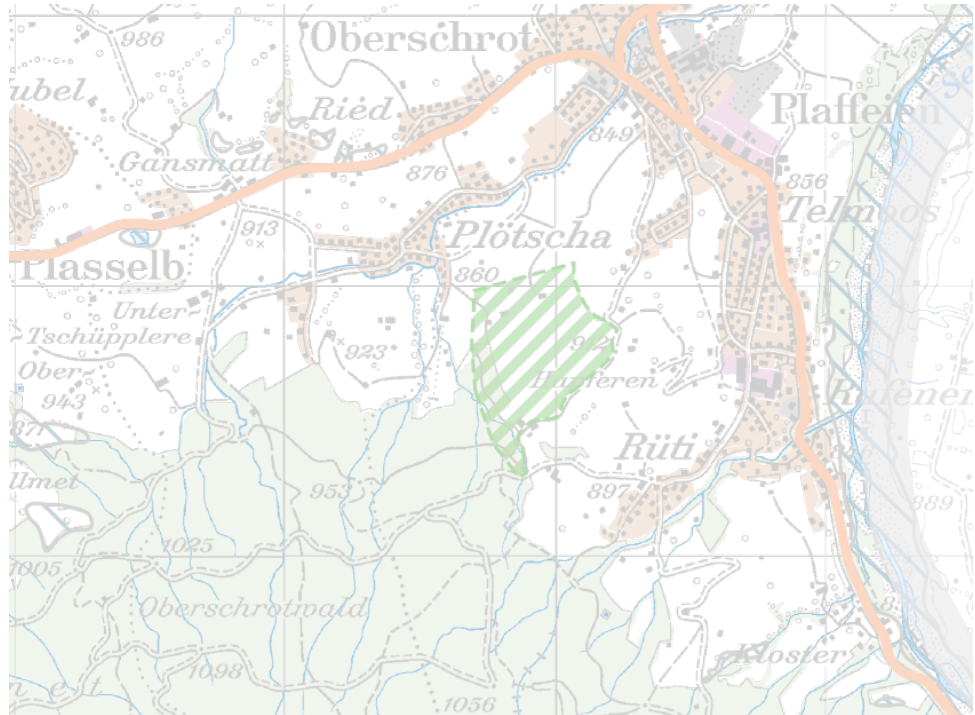
Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Region Sense



▨ Geplanter Perimeter

1. Projektbeschreibung

Mit dem Ziel, das Angebot für das Mountainbike auszubauen und die touristische Attraktivität des Standortes Hapfere am Schwyberg das ganze Jahr zu gewährleisten, wurde die Idee entwickelt, einen Mountainbike (MTB) Park zu bauen.

Der Skilift Hapfere ist im Winter ein vielbesuchter und wertvoller Lift für Kinder und Personen die neu mit dem Ski- oder Snowboardfahren beginnen wollen. Die Skisaison ist jedoch kurz. In schneefreien, trockenen Tagen wird der Wald oberhalb des Hapfere-Hügels bereits rege von Bikern genutzt und die Region weist eine grosse Bike-Szene auf. Der Bike Club Sense Oberland (BSO) zählt fast 400 Mitglieder.

Der Hapfere-Hügel ist der optimale Ort für eine MTB-Farm, da er ein optimales Gelände bietet und zudem bereits ein Lift und eine Buvette/Café bestehen.

Elemente der MTB-Farm

Verschiedene Flowtrails mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden sollen gebaut werden, um ein möglichst breites Angebot bieten zu können. Das Gefälle der Flowtrails soll zwischen 10 und 30 % variieren. Mittels einer sanft in die Landschaft eingegliederten Streckenführung werden natürliche Terrainsenkungen- und Erhebungen

der lokalen Topographie bewusst integriert. Weiter sollen unterschiedliche Routen zum Hochfahren angeboten werden, um die Trails auch ohne Lift benutzen zu können.

Vor oder neben der Buvette soll ein kleiner Pumptrack entstehen, der zum Aufwärmen oder für gezielte Übungen genutzt werden soll. Das Projekt beinhaltet auch die Renovation der Buvette, damit diese für Events und zur Verpflegung genutzt werden kann. Ein Allwetterspielplatz mit Kletterturm, Sandkasten, Grillplatz und einem sogenannten Kids Skill Center ist vorgesehen, um den Standort Hapfere noch attraktiver für Familien zu gestalten. Schlussendlich soll der bestehende Skilift so angepasst werden, dass die Bikenden hochgezogen werden können, damit diese möglichst viele Fahrten machen können.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in den Studien "Voralpen 2030" des Kantons und «Mountainbike Freiburg».

Bestehende Infrastruktur

- > Skilift;
- > Zufahrtsstrassen zur Tal- und Bergstation;
- > Befestigter Parkplatz bei Bergstation und unbefestigter Hilfsparkplatz bei Talstation;
- > Kleinbaute bei Talstation als Materialdepot;
- > Buvette bei Bergstation / Toiletten;
- > Bike Parcours Sense Oberland (unmittelbare Nähe).

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Stellungnahmen der Schneekristall AG (Skilift Hapfere), der Landeigentümerinnen und -eigentümern, Pächterinnen und Pächter, Eigentümern Buvette bzw. der Liegenschaft Obere Hapfere.

Das hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Gebiet beinhaltet einige Biodiversitätsförderflächen mit Qualität 1 (BFF1). Da Landwirtinnen und Landwirte mindestens 7 % ihrer Fläche als BFF1 angeben müssen, um direktzahlungsberechtigt zu sein, muss gut abgeklärt werden, ob die Landwirtinnen und Landwirte die Möglichkeit haben, auf andere Flächen auszuweichen.

Die Existenz des bestehenden Skiliftes muss längerfristig gesichert sein (insb. Konzession).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Vertragliche Regelung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern (Land, Skilift, Buvette) und Pächterinnen und Pächtern.

Darstellung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht in jedem Planungsschritt so detailliert wie nötig:

- › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründungen der letzten Endes erfolgten Wahl namentlich unter dem Aspekt der Raumordnung und des Umweltschutzes;
- › Bevorzugung derjenigen Varianten, für deren umweltrechtlich konforme Realisierung am wenigsten Kompensationsmassnahmen nötig sind.

Planung des Projektes im Ortsplan mit Einzonung in eine Spezialzone.

Erstellung eines Detailbebauungsplans.

Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche und Gesuche für eine nachteilige Nutzung.

P0502

Erweiterung des Skigebiets, der MTB-Strecken und Klettersteige von Moléson-sur-Gruyères

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung der Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

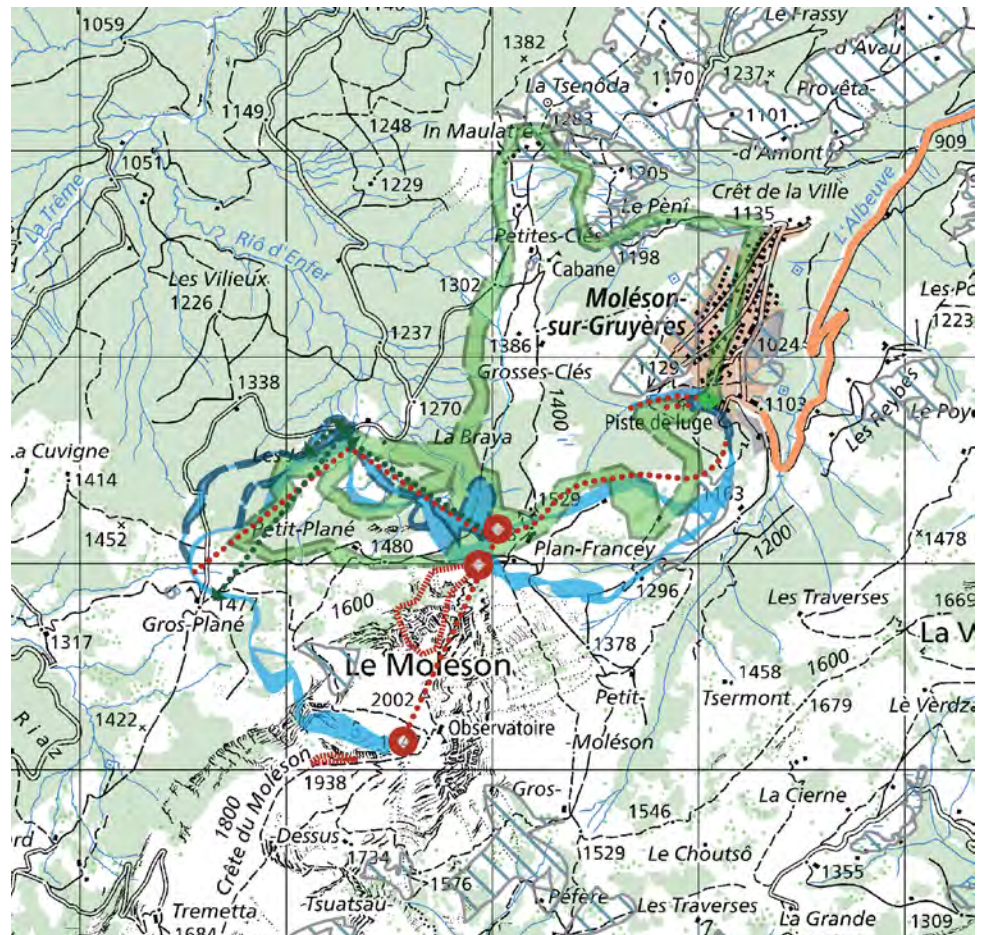
Mountainbike

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Greysers

ANDERE BETROFFENE STELLE

ARG



1. Projektbeschreibung

Das Gebiet Moléson-sur-Gruyères ist ein beliebtes Tagesausflugsziel. Gemäss der Vision "Voralpen 2030" hat die regionale Tourismusstrategie zum Ziel, das Ausflüge des Tourismus im Greyerzbezirk zu erweitern, wobei hauptsächlich die Herbergen im Gebiet Moléson dafür vorgesehen sind. Die regionale Richtplanung sieht die Verstärkung der touristischen Achsen in Richtung Greyerz, Broc-Fabrique und Charney vor, wobei mit Ergänzungen in diesen Gebieten die Gäste dazu animiert werden sollen, längere Aufenthalte in der Region zu planen. Die Seilbahn nimmt somit in zweifacher Weise eine wichtige Rolle für die Vision ein, als Transportmittel für die Herbergen wie auch für die Aktivitäten in der Region.

Die für die Entwicklung des Tourismus und der Immobilien zuständigen Instanzen planen in zwei Phasen den Bau einer grossen Anzahl neuer Ferienunterkünften sowie einer Indoor-Freizeitanlage. Aufgrund der neuen Unterkünfte werden in Zukunft im Gebiet Moléson mehr Gäste erwartet, weshalb die Erhöhung der Übernachtungen zusammen mit der Entwicklung der Freizeitanlagen für den Ganzjahres-Tourismus ausgebaut werden soll.

Anlagen für Wintertourismus

Eine erstellte Studie erlaubte die Ausarbeitung verschiedener Varianten. Dabei spielten die ökologischen Faktoren eine wichtige Rolle. So wurden alle ökologischen sensiblen Zonen, welche gemäss den Ortsplänen der betroffenen Gemeinden in dieser Region existieren, nicht als mögliche Gebiete für die Erweiterung des Skigebietes in Betracht gezogen. Zudem wurden Aspekte wie die Hanglage, die Sonneneinstrahlung und die Lawinengefahr untersucht.

Aufgrund dieser Studie wurde folgendes Projekt ausgearbeitet:

Der Bau und die Erneuerung der Winterfreizeitanlagen wird etappenweise geplant. In einer ersten Phase wird der Schlepplift bei Plan-Francey durch einen Sessellift ersetzt, dessen Verlauf parallel zum alten Lift geplant ist. Die existierende Piste soll verlängert werden. Das Trassee des alten Schleppliftes wird in eine neue Piste umgewandelt. Diese Piste soll erstellt werden, damit vom neuen Sessellift auch eine blaue Piste zum Gebiet «Les Joux» führt.

In der zweiten Phase soll im Gebiet «Joux-Devant» ein neuer Schlepplift mit zwei kleinen Pisten erstellt werden. Zudem ist dort eine neue Piste geplant, damit der bereits bestehende Sessellift besser ausgelastet wird. Durch die Erstellung der Installationen in den Phasen I und II könnte die Kapazität des Skigebietes um 28 % gesteigert werden, auf 2'820 Skifahrerinnen und Skifahrer pro Tag.

In einer dritten Phase soll im Gebiet zwischen «Gros-Plané» und «Joux-Devant» das Skigebiet ausgeweitet werden, da dieser Standort gute Schneebedingungen besitzt. Dazu ist die Erstellung einer neuen Piste geplant und der alte Sessellift soll durch einen neuen 4er Sessellift ersetzt werden.

Eine vierte Etappe, welche die Nutzung des Gebiets "Cheval Brûlé" vorsieht, wurde ebenfalls untersucht, sie ist jedoch nicht in dieses Projektblatt integriert worden

Anlagen für Sommertourismus

Um das Ziel, den Sommertourismus weiterzuentwickeln, zu erreichen, werden neue Mountainbike (MTB)-Strecken und Klettersteige geplant.

Eine durchgeführte Studie hat gezeigt, dass sich der Ort durch die geografische Situation, die Topographie, die Verfügbarkeit der Transportanlagen, die Nähe zu grossen Zentren sowie durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr für neue MTB-Strecken eignen würde. In dieser Studie wurden verschiedene Varianten für Strecken erarbeitet. Bei der Siegervariante sollen sich die Wege im Gebiet zwischen Plan-Francey und Moléson-Village befinden, ein Sektor welcher mit der bereits vorhandenen

Seilbahn erreicht wird und deshalb nicht viel an zusätzlicher Infrastruktur benötigt. Zudem wurden der Standort und die Streckenführung so gewählt, dass ein vielfältiges Angebot besteht. Das Streckennetz soll sowohl aus einfachen Strecken die durch einen Schlepplift angeschlossen sind als auch aus längeren mittelschweren Strecken, welche mit der Seilbahn erreichbar sind, bestehen. Das Ziel dieser Verdichtung ist, mit dem Projekt einen möglichst kleinen Einfluss auf die Landschaft und die Natur zu haben. Die Aktivitäten sollen deshalb optimal in die Gegend integriert werden, damit die Umwelt und die existierende Landschaft respektiert werden. Die genaue Linienführung der MTB-Strecken wird auf kommunaler Ebene festgelegt.

Der Ausbau der MTB-Strecken trägt zur Vervielfältigung des Sommertourismusangebots sowie zur Verbesserung der Rentabilität von verschiedenen Infrastrukturen bei und generiert zusätzliche Übernachtungen. Gemäss einer Studie könnte das Gebiet Moléson durch dieses Projekt die Besucherzahl im Sommer um 50 % steigern.

In 2004 wurden an der Nordseite des Moléson zwei Klettersteige erstellt, welche bei den Klettererinnen und Kletterer beliebt sind. Diese zwei Strecken werden als schwierig bis sehr schwierig bezeichnet. Um dieses Angebot neu zu beleben, sollen nun auch für Anfängerinnen und Anfänger und Kinder kürzere und einfachere Strecken angeboten werden. In einer Studie wurden verschiedene Varianten geprüft. Aufgrund dieser Analyse würde sich für die Erweiterung der von der Bergstation Moléson 300 m im Westen liegende Felsvorsprung eignen. Der Zugang bräuchte nur wenige zusätzliche Installationen, da der Felsvorsprung bereits durch zwei Wanderwege erschlossen ist. Die notwendigen fixen Einrichtungen, welche an diesen Klettersteigen installiert würden, wären aus einer Distanz von 300 m nicht mehr sichtbar und integrieren sich harmonisch in die Landschaft.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

- › Wald: Der Verzicht der vierten Phase reduziert die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme von Waldfläche. Für die Genehmigung des Ausbaus des Skigebietes und der MTB-Strecken werden Rodungen und Wiederaufforstungen weiterhin nötig sein: Diese müssen kompensiert werden. Die durch die Ersatzaufforstung entstandenen Auswirkungen auf den Schutzwald und die Sömmerungsweiden sind zu minimieren. Die Auswirkungen der MTB-Strecken und Klettersteigen auf den Wald sind zu minimieren. Die in den Bundesinventaren vorhandenen MTB-Strecken verwenden bestehende Wege und Strecken. Damit die Touristen Informationen zur Umwelt erhalten und die vorhandenen Regeln einhalten, wird ein effektives Kommunikationskonzept vorgeschlagen.
- › Natur und Fauna: Die Entwicklung der Tourismusaktivitäten, namentlich der MTB-Strecken und Klettersteigen, müssen den Schutz der Natur berücksichtigen: die Flora und Fauna. Die Verletzung dieser Schutzbemühungen, etwa die Störung der Wildtiere, muss verhindert, möglichst reduziert und mittels Massnahmen kompensiert werden.
- › Gewässer: Die im Gebiet liegenden Gewässerschutzgebiete und Fliessgewässer müssen bei der weiteren Planung des Projekts von der Gemeinde berücksichtigt werden.

-
- › Naturgefahren: Die Gemeinde wird im Rahmen der Projektplanung die Gebiete, welche der Gefahr des Erdbebens, des Felseinsturzes, des Steinschlags oder der Lawine ausgesetzt ist, berücksichtigen. Die Gefahrenkarten des Kantons dienen als Grundlage.
-
- › Landwirtschaft: die Tourismusaktivitäten können ein Konfliktpotenzial für die landwirtschaftlichen Aktivitäten darstellen und müssen berücksichtigt werden.
-
- › ein Konzept des Zugangs, das den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr berücksichtigt, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden. Es gewährleistet die Dimensionierung und Bewirtschaftung des Parkplatzes, unter Berücksichtigung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie des Angebots der Tagesausflüge.
-
- › Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Nachweis der Machbarkeit jeder einzelnen Anlage aus umweltrechtlicher Sicht und unter dem Blickwinkel der Mobilität in jedem Planungsschritt:
 - › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründung der letzten Endes erfolgten Wahl, namentlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes;
 - › Bevorzugung der Variante mit den kleinsten Umweltauswirkungen;
 - › Realisierung einer Umweltverträglichkeitsstudie, falls dies gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt wird.
-
- › Planung des Projekts im Ortsplan mit Einzonungen in verschiedene Spezialzonen und -perimeter.
-
- › Erstellung eines Detailbebauungsplans zur Koordination der touristischen Strecken, der Spuren der neuen Installationen und der Bereiche für die Erweiterung der touristischen Anlagen.
-
- › Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche und Rodungsgesuche.
-
- › Einholung von Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen beim Bundesamt für Verkehr für den Bau und Betrieb sowie für die Erneuerung der Bergbahnen.

P0503

Entwicklung Ganzjahressportgebiet Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

unterschiedlich

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

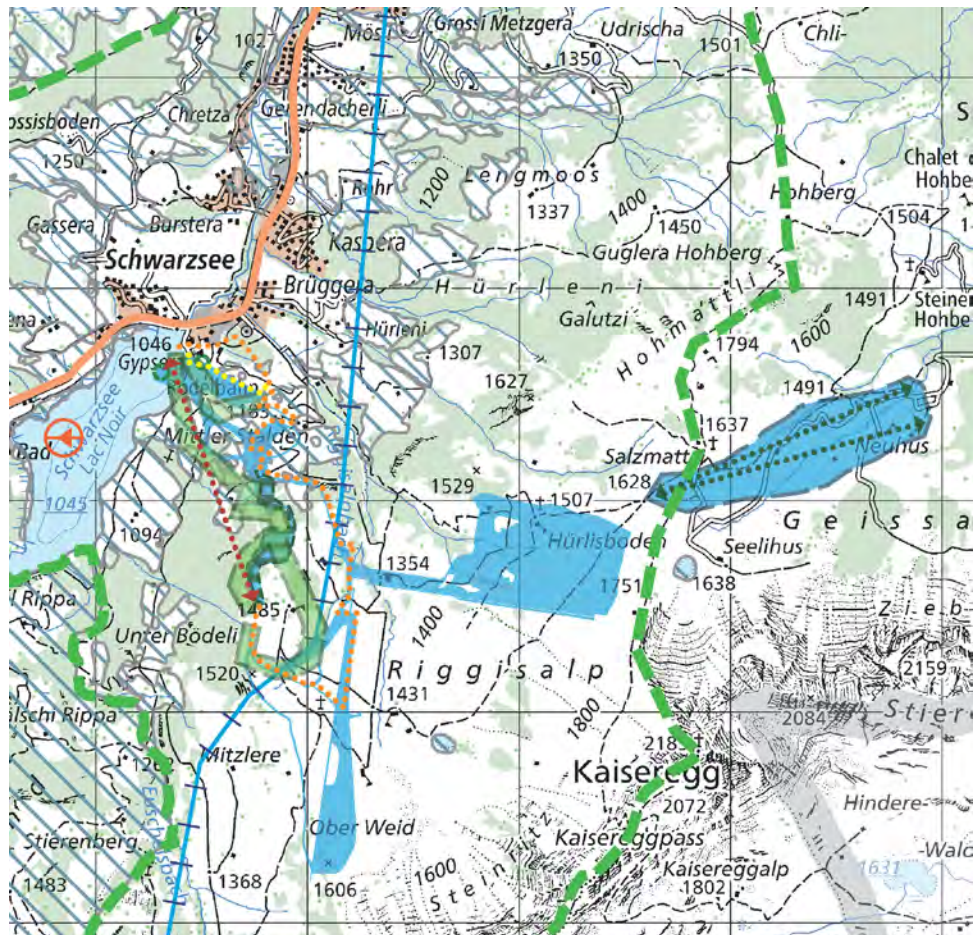
Jaun

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ArmaSuisse

Gemeindeverband
Region Sense

Association Régionale
la Gruyère



Projektelement

Erweiterung künstliche Beschneung Riggisalp
Ersatz 2er Sesselbahn Riggisalp
Skilift Geissalp
MTB-Sport

Stand der Koordination

Zwischenergebnis
Zwischenergebnis
Vororientierung
Zwischenergebnis

1. Projektbeschreibung

Das Schwarzsee liegt in den Sensler Voralpen und ist schnell von der Agglomeration Freiburg und der Hauptstadtregion Bern aus schnell erreichbar. Das nächstgelegene Skigebiet ist die Station La Berra. Die beiden Gebiete liegen jedoch zu weit auseinander, dass ein Zusammenschluss in Frage käme.

Auf verschiedenen Pisten können Sportvereine Trainings und Rennen insbesondere für den Nachwuchs durchführen.

Der Druck auf die Bergbahnen nimmt stetig zu. Die Besuchenden sind in verschiedenen Winterstationen unterwegs und stellen somit Vergleiche unter den verschiedenen Stationen an. Damit das Gebiet Schwarzsee sich als Skigebiet behaupten und Schneesicherheit bieten kann, sind Sanierungen von Anlagen und eine Erweiterung der künstlich beschneiten Pisten geplant. Zusätzlich will die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG die Idee einer Erweiterung des Pistenangebotes im Bereich Muschental-Geissalp in die längerfristige Planung aufnehmen.

Es sollen auch weitere Angebote für die schneefreie Zeit realisiert werden. Dabei drängt sich insbesondere der Ausbau im Bereich MTB-Sport auf.

Im Weiteren soll auch die Verknüpfung mit der Alpwirtschaft gestärkt werden. Die neu erstellte Alpkäserei Riggisalp bietet Gelegenheit dazu.

Diese vier Erweiterungs- und Sanierungskonzepte sind in den nächsten Jahren geplant oder ihre Machbarkeit soll geprüft werden:

Erweiterung künstliche Beschneigung rote Piste Riggisalp (Zwischenergebnis)

Das Skigebiet Schwarzsee verfügt bereits über die Möglichkeit, die blaue Piste Riggisalp bis hinauf zur blauen Piste Kaiseregg, mit Kunstschnee zu beschneien. Dies gilt ebenfalls für den unteren Teil der roten Piste Riggisalp, auf welcher jeweils Skirennen (homologierte FIS-Piste) durchgeführt werden. Um auf der roten Piste Riggisalp auf der gesamten Länge Schneesicherheit bieten zu können, plant die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG den oberen Teil dieser Piste ebenfalls mit Anlagen zur künstlichen Beschneigung auszurüsten. Da die rote Piste Riggisalp eine interessante und abwechslungsreiche Piste ist, stellt die Schneesicherheit auf der gesamten Länge der Piste ein Gewinn für die Region dar.

Ersatz 2er Sesselbahn Riggisalp (Zwischenergebnis)

Die durchschnittliche Lebensdauer einer Seilbahn beträgt rund 25 Jahre. Somit ist es an der Zeit, für die 2er Sesselbahn Riggisalp, eine Ersatzanlage in die Planung aufzunehmen. Die Sesselbahn Riggisalp (Transport- und Beschäftigungsbahn) bildet den Zugang zum ganzen Angebot. Sie ist unabdingbar, um in den oberen Bereich des Skigebietes zu gelangen. Eine neue Anlage ist somit nötig, um die gewünschte Qualität bieten zu können. Die Bahn auf die Riggisalp wird im Winter- wie im Sommerhalbjahr betrieben. Über diese Bahn kann das Berghaus Riggisalp sowohl durch Skifahrende wie auch Fussgängerinnen und Fussgänger im Winter und Sommer erreicht werden. Das Erweitern von Sommeraktivitäten (Mountainbike-Sport) oder das bestehende Angebot wie Wandern und das Besuchen des Riggliweges, sind direkt mit dieser Anlage verbunden. Das Angebot an Sommeraktivitäten bei der Riggisalp sollen unter anderem durch einen Erlebnisspielplatz ausgebaut werden. Der Ersatz der Sesselbahn trägt ebenfalls zur Ganzjahresentwicklung der regionalen Tourismusstrategie des Greyerzbezirks bei. Der regionale Richtplan sieht zudem die Stärkung der aktiven Mobilitätsachsen, unter anderem das MTB-Angebot, zwischen den kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkten von Schwarzsee und Charmey vor.

Für den Ersatz der 2er Sesselbahn Riggisalp sieht die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG den Bau einer Kombibahn vor. Durch den teilweisen Einsatz von Gondeln wird die Witterungsabhängigkeit verringert. Der bisherige Standort der Talstation wird im Rahmen des Ersatzes der bisherigen Bahn überprüft.

Skilift Geissalp (Vororientierung)

Für die Diversifizierung und Erweiterung des Skigebiets hat das Seilbahn-Unternehmen eine Studie über den möglichen langfristigen Ausbau des Skigebiets lanciert. Bei der einen Variante wird eine neue Skipiste sowie eine neue Seilbahn im Gebiet Geissalp geprüft. Der im Gebiet vorhandene Armeestandort sowie das bestehende Landschafts- und Naturgebiet stellen Beschränkungen dar, die vor der weiteren Planung dieses Projektelements zu klären sind.

Die Hauptwindrichtung kommt von Westen her und führt zu grossen Schneeverfrachtungen von der West-Nordwest-Flanke der Kaiseregg in das Muscherental. Die jeweils im Frühling nötigen Schneeräumungsarbeiten zum Öffnen der Strasse beweisen dies alljährlich. Die Schneesicherheit ist somit auch ohne künstliche Beschneigung garantiert.

MTB-Sport (Vororientierung)

Das MTB-Sportzentrum Schwarzsee soll künftig einen Flowtrail aufweisen, der für das breite Publikum und Familien nutzbar ist. Ein Skill-Center (Mini Trail Center) für Familien soll das Angebot erweitern.

Das Skill-Center soll unter anderem einen Kids-Flowtrail, einen Pumptrack- und einen Uphill-Trail beinhalten.

Im Bereich des bisherigen Skischul-Übungsgeländes soll ein Kids Garden mit Walk-bike-Loop angelegt werden.

Durch das Angebot an MTB-Routen soll Schwarzsee mit den anderen touristischen Stationen verbunden werden. Diese Anbindung an die weiteren touristischen Stationen ist zu präzisieren, insbesondere über welche Routen diese erfolgen soll.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Tourismusaktivitäten können ein Konfliktpotential für die vorhandene Landwirtschaft darstellen, diese müssen berücksichtigt werden.

Bei den geplanten Vorhaben sind die Auswirkungen auf die vorhandene Natur und Landschaft zu prüfen und darzulegen, wie diese geschützt werden können.

Gebiet Geissalp

Koordination mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und Pächterinnen und Pächtern: Die Eidgenossenschaft als Grundeigentümerin schliesst eine Erschliessung des Skigebietes aus, solange die Schiessplätze Geissalp aktiv betrieben werden.

Die Bergstation befindet sich am Rand einer provisorischen Grundwasserschutzzone. Abklärungen sind noch notwendig, sollte jedoch kein Hindernis für den Bau darstellen.

Die alpwirtschaftlichen und militärischen Anlagen und Bauten sind zu berücksichtigen.

Im Bereich der möglichen Standorte des Liftes und der Pisten finden sich Gefahrenhinweisegebiete gemäss Naturgefahrenkarte des Kantons. Betroffen sind die Themen Rutschungen und Lawinen. Abklärungen sind notwendig im Rahmen der Projektierung.

Der Projektperimeter tangiert den Lebensraum von sensiblen Vogelarten. Es muss vorabgeklärt werden, welche Auswirkung das Projekt auf die Habitate der Avifauna hat. Ebenfalls sind Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die Projektperimeter abzuklären. Im Bedarfsfall müssen Schutzmassnahmen getroffen werden.

Das Amphibienlaichgebiet von kantonaler Bedeutung «Seelihus», welches sich im Entwicklungssperimeter des Projekts befindet, ist in der Projektausarbeitung einzu beziehen.

Die Zone der vorgesehenen neuen Skilifte liegt innerhalb eines verzeichneten archäologischen Perimeters.

Gebiet Riggisalp

Waldareal ist durch die MTB-Vorhaben teilweise betroffen, was eine Rodungsbewilligung erfordert.

Die geplanten Erweiterungen der Gebiete mit künstlicher Beschneieung müssen im Rahmen der aktuell gültigen Bewilligung der Benützung der öffentlichen Gewässer erfolgen.

Eine allfällig geänderte Linienführung der Bahn würde die Rodung von Waldareal bedingen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Anforderungen betreffend Parkplatzangebot sind im Parkplatzkonzept Schwarzsee zu behandeln, dieses ist mit dem Projektblatt P0508 Zentrum Schwarzsee zu koordinieren. Eine Studie über die Entwicklung des ÖV-Angebots für das Gebiet Schwarzsee ist in Erarbeitung.

Eine Rentabilitätsrechnung ist noch durchzuführen.

Gebiet Geissalp

Vertragliche Regelung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern und Pächterinnen und Pächtern abschliessen.

Darstellung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht in jedem Planungsschritt so detailliert wie nötig:

- › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründungen der letzten Endes erfolgten Wahl namentlich unter dem Aspekt der Raumordnung und des Umweltschutzes;
- › Bevorzugung derjenigen Varianten, für deren umweltrechtlich konforme Realisierung am wenigsten Kompensationsmassnahmen nötig sind.

Für das Planungsvorhaben ist eine Studie zu erstellen.

Für die geplanten Projekte ist ein Umweltverträglichkeitsbericht zu erstellen.

P0504

Entwicklung der Infrastruktur in La Berra und Verbindung zwischen La Berra und Plan des gouilles

STAND DER KOORDINATION

unterschiedlich

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

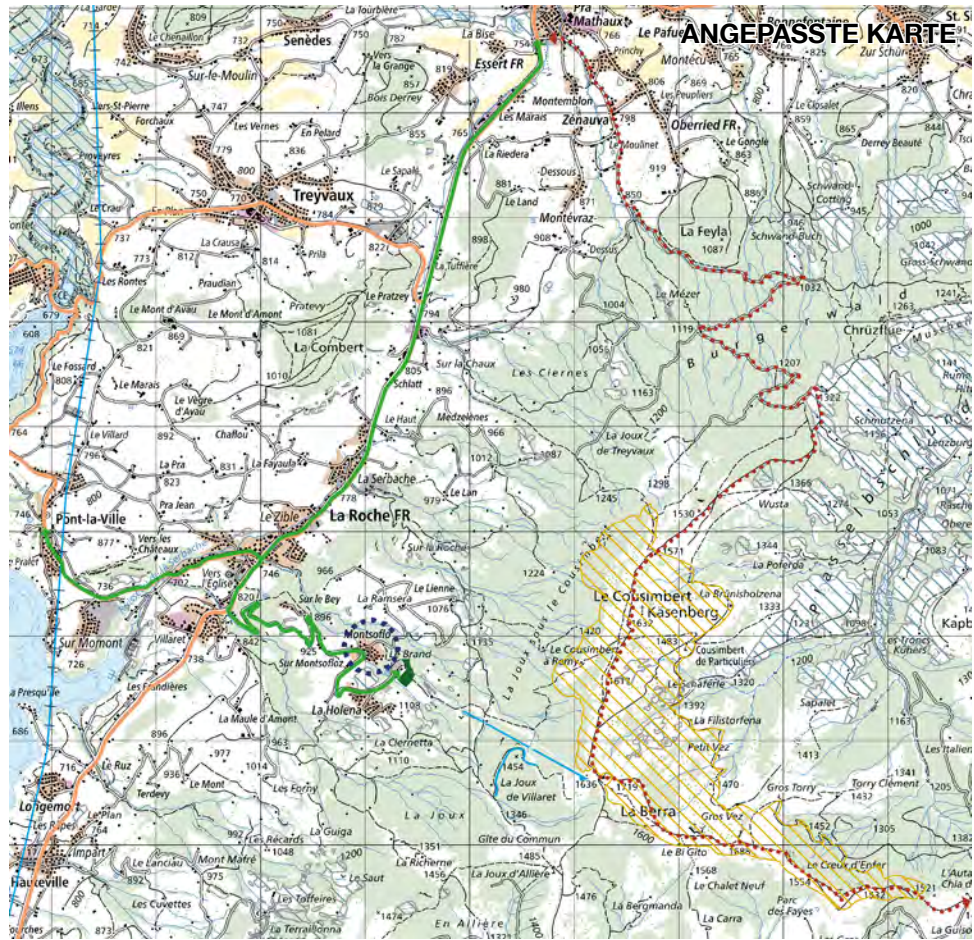
GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

La Roche

Pont-la-Ville

ANDERE BETROFFENE STELLE

Association régionale la Gruyère



- Geplanter Wanderweg
- Sicherung des geplanten Hotelangebots
- Geplante Verbindung des öffentlichen Verkehrs
- Ruhezone Fauna
- Geplante Perimeter-Erweiterung mit besonderen Bestimmungen / Zone von allgemeinem Interesse

Projektelement

- Schwerpunkt 1, Schlittelpiste
- Schwerpunkt 2, Skiangebot
- Schwerpunkt 3, Sommerangebot
- Schwerpunkt 4, Tourismuszone
- Schwerpunkt 5, Hotelangebot

Stand der Koordination

- Festsetzung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

1. Projektbeschreibung

Um den regionalen Tourismusentwicklungsschwerpunkt des Standortes Roche-Pont-la-ville inklusive der Berge, des Sees und des Golfs im weiteren Sinne zu verstärken, hat das Leitungsgremium der Gesellschaft der Seilbahnen La Berra AG für die Zukunftsentwicklung 5 Arbeitsschwerpunkte formuliert, hauptsächlich mit dem Ziel des sanften Tourismus.

Schwerpunkt 1: Verbesserung des Skiangebots und allfällige Erstellung einer Schlittelpiste zwischen La Berra und Plans des Gouilles (via Aigle Noir) (Festsetzung).

Dieses Pistenprojekt hat die Verbindung der künstlich beschneiten Pisten mit dem Sektor mit starkem natürlichem Schneefall zum Ziel. Er garantiert die gesamte Öffnung der Station während einer reduzierten Beschneigung, indem der, stark der Sonne ausgesetzte, Durchgang über die Gipfel vermieden wird. Er hat zudem den Vorteil, den Rückgriff auf die Erweiterungen der künstlichen Beschneigung in diesem Sektor zu reduzieren.

Die ausgewählte Piste befindet sich auf derjenigen eines alten Forstweges und grenzt an die Mountainbikepiste. Der Verlauf erlaubt die optimale und rationale Nutzung der Rodungen und der bestehenden Wege. Dieses Projekt wurde in die Vorprüfung einer teilweisen Änderung der Ortsplanung der Gemeinde La Roche miteinbezogen aber aufgrund des Fehlens einer Planung auf höherer Ebene konnte dieses Projekt nicht berücksichtigt werden. Das vorliegende Projektblatt behebt diesen Mangel.

Schwerpunkt 2: Verbesserung des Skiangebotes mit der Ausbreitung des Skigebiets unter dem bestehenden Sessellift und Seilbahn und mit der Erstellung einer teilweise gespurten Piste für die Ausübung des Skifahrens «ausserhalb der Piste» (Zwischenergebnis).

Die Verbesserung des Angebots hängt mit dem Willen zusammen, die bestehenden Tourismusanlagen, vor der Schaffung anderer Anlagen in anderen Regionen, zu optimieren. Die Schaffung einer teilweise gespurten Piste für die Ausübung des Fun-Skifahrens «ausserhalb der Piste» hat zum Ziel, die Praxis des «wilden» Skifahrens in den nahegelegenen Wildschutzzonen zu verhindern. Das Projekt unterliegt den Umwelt-, Forst-, Naturgefahren- und Gewässerschutzbeschränkungen.

Schwerpunkt 3: Verbesserung und Diversifizierung des sommerlichen Angebots (sanfter Tourismus) in den Sektoren von Crau Rappo, Crête Cousimbert, Chalet La Berra, Cerniat (Hotel Chia), Pont-la-Ville (Golf und See) (Festsetzung).

Dieser Schwerpunkt umfasst Entwicklungen in Bezug auf Reiten, Förderung von Produkten der Gegend in bestehenden Chalets, Entdeckung der Natur durch Führer, Entwicklung von Abenden oder Nächten unter freiem Sternenhimmel (Jurten, Tipis). Er strebt die Verstärkung des grossen aktuell vorhandenen touristischen Potenzials

an. Die Verbindung ist über die Linie Freiburg – Bulle mit dem öffentlichen Verkehr einfach und die grosse Treue der Saanegäste muss durch ein entwickeltes Tourismusangebot gehalten werden. In der Ortsplanung der Gemeinde La Roche sind die Bestimmungen zu einzelnen der Aktivitäten festgelegt, namentlich der Zugang zum Standort der Seilbahn. Er sieht die Wegerschaffung der aktiven Mobilität (MTB, Fusswegnetz) unter Einbezug der Umwelteinschränkungen vor. Die Regionalplanung sieht Instrumente für die Planung der Aktivitäten in den Tourismusgebieten vor. Diese Planung muss für die verbleibenden Projekte gemäss dem angepassten Vorgehen angewendet werden.

Schwerpunkt 4: Sicherung des Freizeitangebots im Frühling, Sommer und Herbst (Zwischenergebnis).

Dieser Schwerpunkt hat zum Ziel, die angefügten touristischen Aktivitäten zu entwickeln, ohne vom Betrieb der Kombibahn abhängig zu sein. Das Projekt bedarf die Erweiterung der Zone von touristischer Bedeutung und eine Optimierung der Parkplatz-Infrastrukturen (Bewirtschaftung, Shuttlebus von der Parkplatzebene usw.).

Schwerpunkt 5: Sicherung des Hotelangebots in der direkten Nähe der Station La Berra und Entwicklung des Tourismus in den vier Jahreszeiten (Festsetzung).

Dieser Schwerpunkt beinhaltet die Umgestaltung des Hotel-Restaurants Monsoflo und die Entwicklung von Residenzen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Schwerpunkte betreffen teilweise die Wildruhezone «La Berra». Die Funktionalität der Ruhezone muss gewährleistet bleiben.

Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

Es muss ein Konzept für den Zugang des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erstellt werden, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden.

Allfällige Auswirkungen auf die Landwirtschaft müssen berücksichtigt werden.

Der Schwerpunkt 1 erfordert eine kleine Rodung mit einer schädlichen Nutzung des Waldes, gar eine Erhöhung der Rodung, und die Ausbreitung des Perimeters mit besonderen Bestimmungen auf diesem Verlauf. Die Distanz bezüglich der Altholz-Insel darf nicht unterschritten werden.

Der Schwerpunkt 2 setzt eine leichte Umgestaltung des bereits gerodeten natürlichen Terrains voraus sowie die Ausbreitung des Perimeters mit besonderen Bestimmungen auf diesem Verlauf. Die ökologische Kompensation für die Rodung wurde anlässlich der Auflage des Sesselliftes und der Seilbahn gemacht. Eine Zunahme der Auswir-

kungen auf Wald und Natur ist zu untersuchen. Jede realisierte Planung auf abgeholzten, jedoch nicht gerodeten, Flächen bedürfen einer Bewilligung. Eine Erweiterung der Rodung ist nicht vorgesehen. Der zweite Schwerpunkt war bereits Gegenstand einer Vorprüfung bei den kantonalen Stellen dessen Ergebnis erwähnt, dass dieses Projekt nicht ohne ganzheitliches Skipistenkonzept genehmigt werden kann. Auswirkungen des Projekts auf den Wald, namentlich das Risiko, die Skifahrer zum Betreten des Waldes anzuregen, sind zu untersuchen.

Der Schwerpunkt 3 enthält eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (die Schaffung von TPF Transporten wurde von den Gemeinden La Roche und Pont-la-Ville bereits akzeptiert) und den Bau von allfälligen leichten Infrastrukturen. Eine Erschliessung des öffentlichen Verkehrs besteht von jetzt an und an den Wochenenden.

Der Schwerpunkt 4 liegt aktuell im Wald und muss die Einhaltung der Waldgesetze gewährleisten. Die Zone IG 5 muss auf diese Sektoren ausgeweitet werden unter Einbezug der erlaubten Bautypen. Die Einzonung einer Zone von allgemeinem Interesse auf der Waldfläche benötigt eine Rodung. Eine Bewilligung kann nur gewährt werden, wenn die Gesetzesvorgaben respektiert werden: Das Projekt muss präzisiert und nachgewiesen werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Nachweisen der Machbarkeit der einzelnen Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht und unter dem Blickwinkel der Mobilität in jedem Planungsschritt:
 - › Darstellung von allfällig untersuchten Varianten und Begründung der letzten Endes erfolgten Wahl, namentlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes;
 - › Koordinationsbedarf mit dem Verein Association régionale de la Sarine (ARS)
 - › Bevorzugung der Variante mit den kleinsten Umweltauswirkungen;
 - › Realisierung einer Umweltverträglichkeitsstudie, falls dies gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt wird.

P0507

Entwicklung des Standortes Jaun / Gastlosen

STAND DER KOORDINATION

unterschiedlich

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

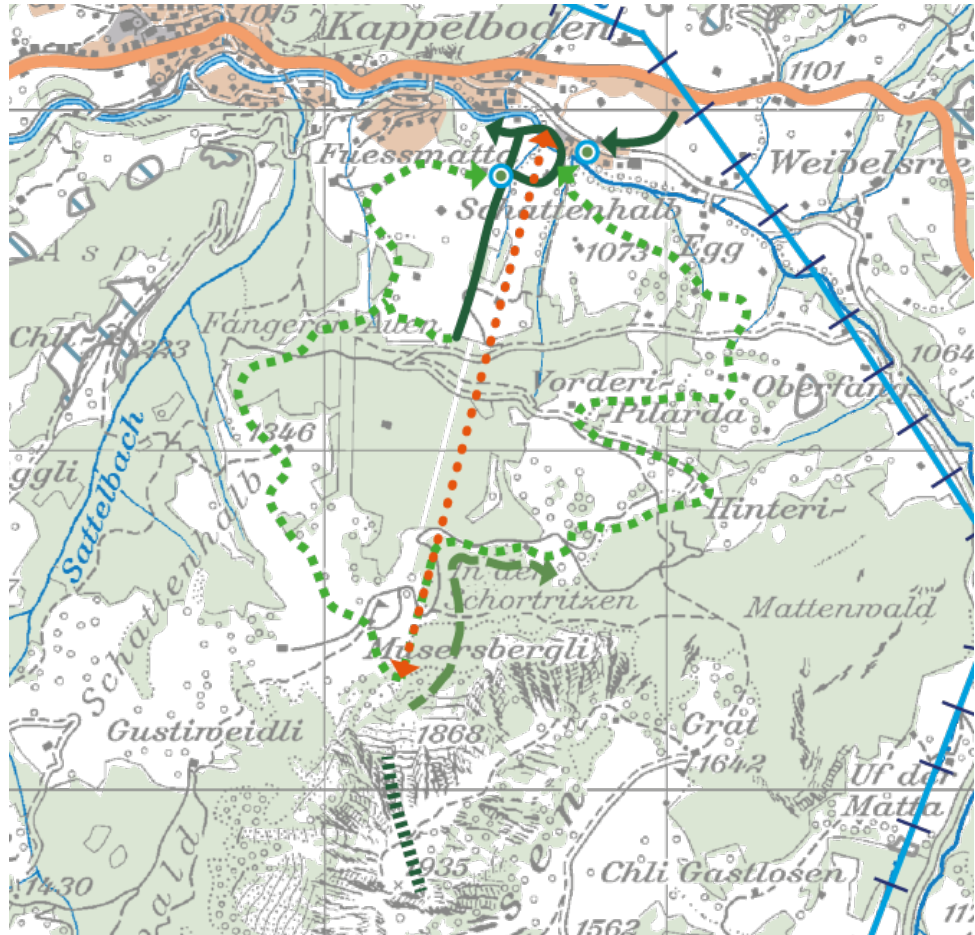
Touristische Entwicklungsschwerpunkte





GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Jaun

ANDERE BETROFFENE STELLE

ARG



-  Beschneigung und Beleuchtung / Beschneigung
-  Geplante Gaststätten
-  Bestehende Seilbahnen
-  Geplante/r Sommerrodelbahn / Klettersteig

Projektelement

Klettersteig und Sommerrodelbahn

Parkplatz und Gaststätten

Beleuchtungsanlagen

Stand der Koordination

Zwischenergebnis

Zwischenergebnis

Zwischenergebnis

1. Projektbeschreibung

Ausgangslage

Der Bau der Sesselbahn im Jahre 2011 im Gebiet Jaun/Gastlosen führte zu einem grösseren Kundenstrom und zur Möglichkeit, die Gastlosenregion auch im Sommer touristisch zu nutzen. Die regionale Tourismusstrategie, welche mit der Vision "Vor-alpen 2030" übereinstimmt, sieht in der Tat eine ganzjährige Stärkung der regiona-

len Tourismuszentren vor. Verschiedene Projekte müssen hierfür realisiert werden. Dazu gehören:

- › Bau Klettersteig und Sommerrodelbahn;
- › Vergrößerung des Parkplatzes und Erneuerung der Buvette und des «Pistenhüttli»;
- › Erneuerung der Beschneiungsanlage und Ersetzung der Beleuchtungsanlage.

Es ist vorgesehen, dass der regionale Richtplan in diesem Gebiet einen Sektor für intensiven Tourismus sowie den Zugang zur Seilbahnstation definiert. Die Station liegt auf der zu verstärkenden Tourismusachse (ÖV) sowie auf der aktiv genutzten Haupt-Langsamverkehrsachse. Der regionale Richtplan legt ebenfalls die Koordination dieser Projekte auf regionaler Ebene fest.

Bau Klettersteig und Sommerrodelbahn (Zwischenergebnis)

Seit die Gastlosenregion auch im Sommer touristisch genutzt wird, wurden bereits verschiedene Angebote realisiert, wodurch der Sommerbetrieb seit 2012 jedes Jahr mehr Umsatz gebracht hat. Zudem wurden auch vermehrt Gäste aus Nachbarkantonen registriert. Damit die Gastlosenregion im Sommer auch in Zukunft attraktiv bleibt, wird geplant, die Angebote mittelfristig noch auszubauen und neue Angebote anzubieten. Einerseits ist eine Sommerrodelbahn ab Chalet Grat geplant, andererseits ein Klettersteig im Gebiet hinter der Bergstation. Dessen genaue Route ist noch zu bestimmen.

Vergrößerung des Parkplatzes, Erneuerung der Buvette und des «Pistenhüttli» (Zwischenergebnis)

Die Zunahme der Benutzenden des Sesselliftes hat das Bedürfnis eines grösseren Parkplatzes zur Folge. Die Mehrheit der Ski-Gäste benutzt trotz Anstrengungen des öffentlichen Verkehrs immer noch den privaten Verkehr. Die dafür bestimmte Fläche wird im Winter bereits als Parkplatz genutzt. Im Sommer wird diese Fläche als Landwirtschaftsfläche bewirtschaftet. Die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG haben mit dem Landeigentümer bereits einen Vorverkaufsvvertrag abgeschlossen. Die vor dreissig Jahren erstellte provisorische Buvette muss mittelfristig ersetzt werden. Die Ansprüche für den Service, die Arbeitsabläufe und die Anzahl Plätze für Gäste reichen nicht mehr aus. Das alte Sägereigebäude, das auf dem Artikel 253aab steht, soll durch die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG oder durch eine/n private/n Investor/ in in eine Buvette umgebaut werden. In diesem Umbau sollten der Kassaraum, der heute in einem Baucontainer untergebracht ist, sanitäre Einrichtungen, ein Invaliden-WC (fehlt im heutigen Betrieb) sowie Lokalitäten für die Schweizer Skischule und den Samariterbetrieb Platz finden. Dadurch wird nicht nur die Dienstleistung verbessert, sondern auch die ökologische Bilanz, namentlich durch das Bündeln der Infrastrukturen im bestehenden Volumen.

Das jedes Jahr provisorisch erstellte und wieder abmontierte «Pistenhüttli» soll in der von der Landwirtschaft ungenutzten naheliegenden Scheune (Art. 1293 und 1258) untergebracht werden.

Der regionale Richtplan identifiziert dieses Gebiet als touristischer Entwicklungsschwerpunkt, in welchem diese Infrastrukturen geplant werden dürfen.

Erneuerung der Beschneiungsanlage und Ersetzung der Beleuchtungsanlage (Zwischenergebnis)

Die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG plant den Bau einer Beschneiungsanlage. Die heutige Anlage im Bereich des Skiliftes Schattenhalt ist 25 Jahre alt und genügt den heutigen technischen, ökologischen und energetischen Anforderungen nicht mehr. Die Aktionärsversammlung vom 23. September 2016 hat dem Antrag des Verwaltungsrats, die bestehende Anlage zu erneuern, zugestimmt. Es sollen 5 km Pisten mit einer Gesamtfläche von 17 ha technisch beschneit werden. Dies geschieht in vier Etappen, welche vier verschiedene Perimeter bezeichnen. Das Wasser für die Schneeproduktion wird unter Einhaltung der Mindestrestwasservorschriften aus dem Jaunbach entnommen. Das Dossier wurde in der Gemeinde Jaun aufgelegt. Die Durchgangsrechte wurden mit den Landeigentümerinnen und Landeigentümer vereinbart und der Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt.

Zudem ist vorgesehen, entlang der Hauptpiste westlich der Sesselbahn 17 Beleuchtungsmasten aufzustellen. Auf dieser Piste können und werden in Zukunft regelmässig FIS Rennen und Europa-Cup Rennen organisiert. Mit der neuen Beleuchtung wird es auch möglich, einen Europa-Cup Nachtslalom zu organisieren.

Die Beleuchtungsanlagen sind so zu konzipieren, dass allfällige Störungen der Fauna vermieden werden.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

Es muss ein Konzept für den Zugang des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erstellt werden, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden. Die Vorgaben des zukünftigen regionalen Richtplans sind dabei zu berücksichtigen.

Es ist nachzuweisen, wie die Gaststätte "Pistenhüttli" im Gesamtzusammenhang für die touristische Nutzung sinnvoll eingeplant wird.

Für den Bau der Beschneiungsanlage muss kein Wald gerodet werden und im Gebiet ist weder ein Biotop von nationaler oder regionaler Bedeutung noch eine archäologische Fundstelle vorhanden. Gastlosen ist im Inventar der Geotope der Schweiz aufgelistet, folglich ist ihr Charakter vor Einflüssen zu bewahren. Beim Bau der Beschneiungsanlage können Wildtier- und Vogelarten durch den Baustellenbetrieb gestört werden und das Gebiet liegt in der Gewässerschutzzone "Au". Betreffend der Erneuerung der Beschneiungsanlage und der Ersetzung der Beleuchtungsanlage

bestehen im Vergleich zum vorbelasteten Ausgangszustand jedoch keine erheblichen zusätzlichen Umweltbelastungen, da die Massnahmen zum Schutz der Umwelt vollständig umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Sommerrodelbahn wird auf eine möglichst begrenzte Auswirkung auf die Landschaft geachtet. Gemäss den Vorgaben des regionalen Richtplans wird das Projekt der regionalen Kommission für Kulturerbe unterbreitet, welche die landwirtschaftliche Einfügung der Rodelbahn und der Parkplatzfläche prüft.

Die vorgesehene Linienführung der Sommerrodelbahn befindet sich teilweise in der Schutzwaldzone, weshalb eine Analyse nötig ist und die Einflüsse der Bahnlinie minimiert und kompensiert werden müssen. Das Projekt darf insbesondere den Unterhalt des Schutzwaldes nicht beeinträchtigen, dessen Zugang bereits durch den Schnee und den Vogelschutz beeinträchtigt ist. Für das Projekt wird voraussichtlich eine Rodung benötigt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Die Projekte benötigen ein Einzonungsverfahren in Spezialzonen. Damit das Tourismusprojekt als Gesamtes geprüft werden kann, ist zudem zu untersuchen, wie die Aktivitäten genehmigt werden können und mittels welchen raumplanerischen Massnahmen.
- › Falls im Reglement über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgegeben, Erstellung einer solchen Prüfung (Erneuerung der Beschneiungsanlage, Parkplatz).

P0508

Zentrum Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Region Sense



■ Geplante Arena

■ Geplantes Touristik- und Gewerbezentrum

■ Geplantes Parkhaus

1. Projektbeschreibung

Das Gypsera-Areal ist das Zentrum des Tourismusorts Schwarzsee und des ganzen Talkessels und stellt somit die Visitenkarte für die Region dar.

Heute wird der grösste Teil des Areals als Parkplatz genutzt. Aufgrund seiner Lage gibt es viel Potential, diese Flächen besucherfreundlicher und wertschöpfender zu gestalten. Damit dem Besuchenden mehr als nur ein Parkplatzareal geboten werden kann, entstand die Idee eines «Zentrums Schwarzsee». Mit seiner Lage am See und eingebettet in die Talsohle, eignet sich dieses Areal entsprechend für eine vielseitige touristische Nutzung.

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG ist Grundeigentümerin des Gypsera-Areals (Art. 606 und 607 GB) und beteiligt sich massgeblich an der Entwicklung eines Zentrums Schwarzsee.

Eine Machbarkeitsstudie (im Rahmen einer NRP-Studie) steht vor dem Abschluss.

Das Areal wird in drei Themenschwerpunkte unterteilt:

Arena

Das Areal soll so gestaltet werden, dass ein neues lebendiges Dorfzentrum/Dorfplatz entsteht und von Jung und Alt, von Einheimischen sowie Touristen genutzt werden kann. Es soll ein Platz entstehen, wo Sport, Kultur und Traditionen gelebt werden können.

Gewerbe / Wohnnutzung

Eine belebende Nutzung von der Region für die Region wird gefördert. Das lokale Gewerbe soll innerhalb eines Gebäudes (gedeckte Mall) eingegliedert werden und sich präsentieren können. Lokal oder regional produzierte Produkte werden vor Ort verkauft. Ein Treffpunkt entsteht, bei dem das gesellige Beisammensein und das Einkaufen der regionalen Produkte nebeneinander Platz finden. Zu den bereits heute bestehenden regionalen Produkten gibt es noch Platz für neue Ideen. Ergänzend hierzu kann dieser Bereich auch als Hotel, Aparthotel oder für touristisch bewirtschaftete Wohnungen genutzt werden.

Parkplatz / Parkhaus

Um den Parkplatzbedarf abdecken zu können, ist der Bau eines Parkhauses unerlässlich. Bei der Berechnung der Parkplatzdimensionierung ist die zukünftige Verkehrserzeugung wie auch der multimodale Verkehr zu berücksichtigen. Eine Studie zur Entwicklung des ÖV-Angebots im Gebiet Schwarzsee ist in Erarbeitung.

Diese neue Gestaltung eines Zentrums gibt der Tourismusregion Schwarzsee die Möglichkeit, das Kapital der Region und die Natur mit dem See aufzuwerten und die Besuchenden willkommen zu heissen.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es braucht eine Koordination mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, um ein einheitliches Konzept für die Entwicklung des Ortes Schwarzsee zu erreichen.

Bezüglich der bestehenden Fliessgewässer sind im Rahmen des Detailbebauungsplans Gypsera folgende Punkte zu behandeln:

- › Ausscheidung des Gewässerraums für die bestehenden Gewässer;
- › Alternativer Verlauf der Gewässerverläufe (Umleitung);
- › Erhaltung von eingedolten Fliessgewässern;
- › Offenlegung des letzten Gewässerabschnitts vor Einmündung in den See.

Erforderliche Rodungsflächen sind durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren.

Das Parkplatzkonzept Schwarzsee muss entsprechend angepasst werden.

Die Fussgängerverbindungen entlang der Hauptstrasse sind zu verbessern, Fahrradabstellplätze sind auf dem Areal zu integrieren.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Gemeinde Plaffeien: Kompensationsmassnahmen für die Gewässerproblematik bestimmen.

Abstimmung der Interessen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer.

Verschiedene Finanzierungsmodelle sind zu prüfen.

Die Gemeinde hat für dieses Gebiet einen Perimeter festgelegt, für den ein Detailbebauungsplan obligatorisch ist. Im Gemeindebaureglement sind die Anforderungen an den Detailbebauungsplan festgelegt.

Gemäss dem Raumplanungs- und Baugesetz ist ein Detailbebauungsplan zu erstellen, um in Bezug auf Raum, Erschliessung, Umwelt und Kulturgüter darlegen zu können, mit welchen Massnahmen innerhalb und ausserhalb des Perimeters die Auswirkungen des Projekts auf ein verträgliches Mass beschränkt werden können. Weiter ist die Aufteilung von Wohn- und weiteren Nutzungen sowie die Festlegung der Zweitwohnungsnutzung, gemäss der Vorgaben in der Verordnung zur Bundesgesetzgebung über Zweitwohnungen, im Detailbebauungsplan zu behandeln.

Für das Projekt ist eine umfassende Mobilitätsstudie notwendig, die unter anderem die allgemeine Erschliessung (öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr sowie Langsamverkehr) aufzeigt und eine Dimensionierung des Parkplatzes vornimmt, inklusive der Angaben zur Anzahl vorhandener Plätze und zum zukünftigen Bedarf.

P0509

Touristische Entwicklung Raum Bad Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

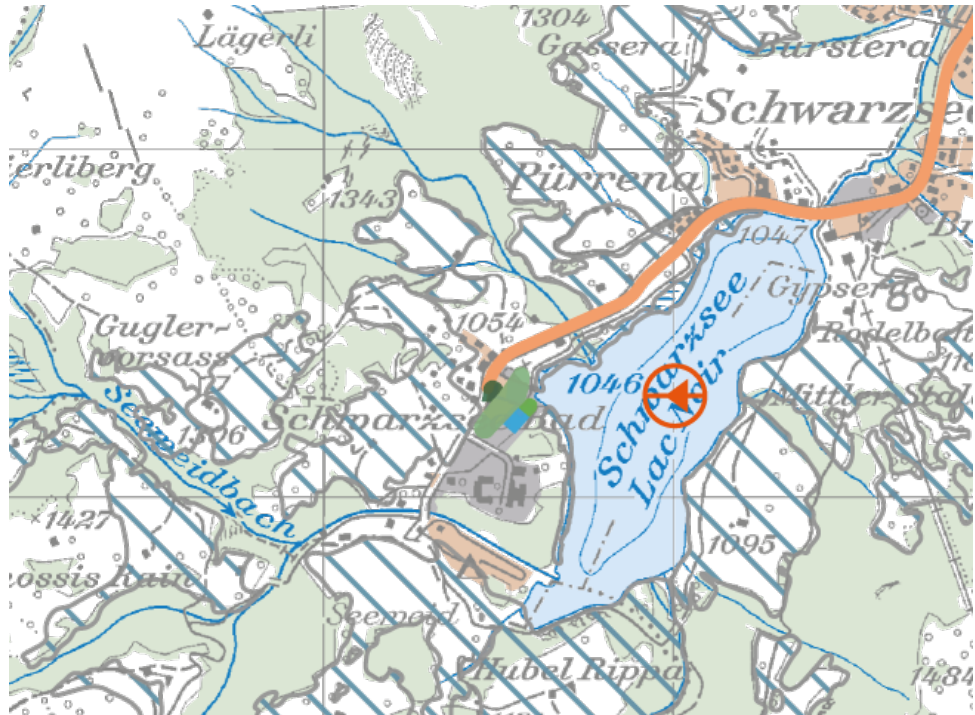
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Region Sense

- Geplantes Hotel
- Geplantes Strandbad mit Badesteg
- Geplante Freizeitsportanlagen
- Entwicklung der Sportplätze

1. Projektbeschreibung

Das Gebiet um den Schwarzsee bildet den Kernbereich des kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunktes Schwarzsee gemäss kantonalem Richtplan. Der Raum Bad am westlichen Ende des Schwarzsees weist heute ein erhebliches Entwicklungspotential für die touristische Weiterentwicklung auf. Seit dem vorletzten Jahrhundert prägte das Hotel Bad dieses Gebiet. Seit Jahrzehnten entstand langsam ein Angebot an Sport- und Erholungseinrichtungen: Bootsanlegesteg, Langlaufloipe, Tennis- und Mehrzweckplatz, Minigolf. Das Potential der bestehenden Anlagen ist heute nicht vollständig ausgeschöpft. Ein koordiniertes Vorgehen soll dazu beitragen, dass der künftige Ausbau und die künftige bauliche Ergänzung der Bauten und Anlagen aufeinander abstimmt sind.

Dieses Gebiet ist heute rechtskräftig teils als Zone von allgemeinem Interesse und teils als Tourismuszone eingezont.

Das Entwicklungskonzept für den Raum Bad sieht vor, das Freizeit- und Sportangebot im Zusammenhang mit dem bestehenden Hotelangebot und für alle Gäste in Schwarzsee auszubauen.

Folgende Bauten und Anlagen sind vorgesehen:

- › Neubau eines Wellness- und Freizeitbads in Verbindungen mit dem bestehenden Hotel;
- › Weiterentwicklung des heutigen Angebots für Minigolf zu einer Freizeitsportanlage mit Golf;
- › Nutzung der bestehenden Sportanlage (Tennis- und Spielplätze) im Winter als Kunsteisbahn;
- › Überdachung der bestehenden Sportanlage für einen witterungsunabhängigen Betrieb;
- › Neugestaltung des Seeuferbereichs als Badestrand mit Badesteg.

Die bisherigen Anlagen und Nutzungen wie der Bootssteg, das Kunsteisfeld und die Langlaufloipe sollen weiterbestehen.

Während am nordöstlichen Ende des Schwarzsees der Schwerpunkt auf dem Transportbahnen gebundenen Winter- und Sommersport liegt, bietet sich der Raum Bad eher für ruhigere Angebote im Freien und ganzjährige Angebote unter Dach an. Der Ausbau des sportlichen Angebotes steigert gleichzeitig die Attraktivität des angrenzenden kantonalen Sportzentrums Campus Schwarzsee. Die Synergien, die sich für die Akteure vor Ort ergeben, werden wesentlich dazu beitragen, dass die Finanzierung und die Rentabilität der Anlagen möglich werden.

Die neue Gestaltung des Raumes Bad gibt der Tourismusregion Schwarzsee die Möglichkeit, das Kapital der Region, nämlich die Natur und die Landschaft, mit dem See aufzuwerten und die Besuchenden willkommen zu heissen.

Eine Studie zur Entwicklung des ÖV-Angebots im Gebiet Schwarzsee ist in Erarbeitung.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Der Planungspereimeter tangiert randlich den Raumbedarf eines kleinen Fliessgewässers und den Wald. Erforderliche Rodungsflächen sind durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren. Aus Gründen des Seeufer- und Landschaftschutzes sind Rodungen von Wald ausgeschlossen, ausser für den allfälligen Bau von Verbindungswegen.

Teile des Gebietes liegen im Naturgefahrenbereich «mittlere Gefahr» (blau). Mit technischen Massnahmen sind das Schadenpotential gegen die Gefährdung durch Rutschung und Überschwemmung zu minimieren.

Die Weglinie des Strandwegs (Spazier-, Wander- und Winterwanderweg) ist entsprechend den künftigen Bauten und Anlagen anzupassen. Die Fussgängerverbindungen sind generell zu verbessern, Fahrradabstellplätze sind auf dem Areal zu integrieren.

Bei allfälligen Anpassungen und Verbesserungen der Strand- und Fussgängerverbindungen muss die Qualität, Attraktivität und die Erholungs- und Freizeitfunktion des Seeufers erhalten bleiben.

Das Projekt befindet sich in unmittelbarer Nähe eines Flachmoor- sowie Amphibienlaichgebiets kantonaler Bedeutung, welche vom Entwicklungsperimeter ausgeschlossen sind. Diese Gebiete müssen intakt gehalten werden, negative Auswirkungen durch das Projekt sind zu vermeiden.

Dem Seeuferschutz ist bei der Gestaltung des Badstrandes Rechnung zu tragen.

Das bisherige Parkplatzangebot muss gesichert und auf das gesteigerte Angebot anpasst sein. Das Parkplatzkonzept Schwarzsee muss entsprechend angepasst werden.

Die Kapelle Bad ist ein geschütztes Kulturgut (Marienkapelle am Schwarzsee).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die für dieses Projekt zu befolgenden Planungsmodalitäten sind noch nicht abschliessend festgelegt worden.

Koordination der verschiedenen Grundeigentümerinteressen unter der Federführung der Gemeinde, um ein einheitliches Konzept für die Entwicklung des Raumes Bad zu erreichen.

Verschiedene Finanzierungsmodelle sind zu prüfen.

P0708

Überdeckung Chamblieux

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Lärmschutz

Verdichtung und Aufwertung

Motorisiertwer Individualverkehr

Kombinierte Mobilität

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Fribourg

Givisiez

Granges-Paccot

Villars-sur-Glâne

ANDERE BETROFFENE STELLEN

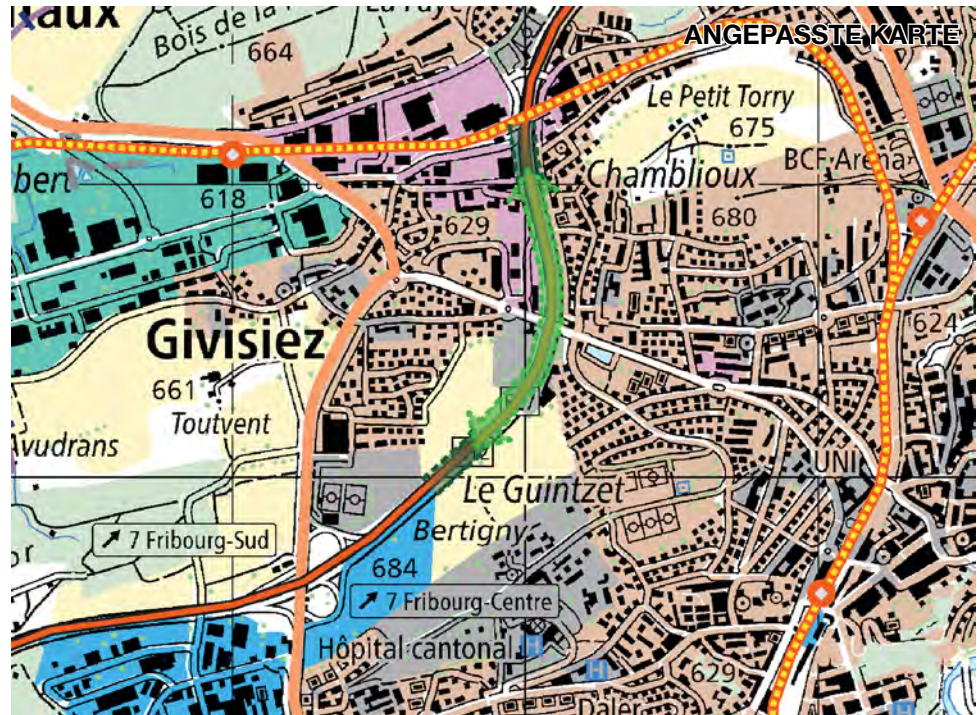
Agglomeration Fribourg

TPF

ASTRA

BAV

SBB



→ Position und minimale Länge (1100 m)
--- Optionale Verlängerung im Norden und/oder Süden (100 bis 150 m)

1. Projektbeschreibung

Aktuell ist die Autobahn A12 eine visuelle und akustische Barriere sowie ein physischer und funktioneller Bruch, der im Sektor Chamblieux eine zusammenhängende räumliche Entwicklung verhindert. Dieser Sektor liegt auf der Grenze der Gemeinden Givisiez, Freiburg, Granges-Paccot und Villars-sur-Glâne. Die Überdeckung der Autobahn ist eine Lösung für den Entwurf eines neuen nachhaltigen Stadtquartiers, wie es in der Agglomeration Freiburg sinnvoll ist. Das Quartier sollte gemischt, dicht sein und die öffentlichen Räume pflegen. Zudem ermöglicht die Überdeckung die Verbindung der dicht besiedelten Sektoren der Agglomeration und die Erstellung neuer, sowie den Aufbau einer ökologischen Infrastruktur in der Agglomeration zu ermöglichen. Die Organisation des Transports wird erneut analysiert, um die ÖV-Anschlussmöglichkeiten zu optimieren und attraktive Langsamverkehrsanlagen zu gewährleisten (Massnahme 20.9 des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2), mitfinanziert vom Bund). Die Option der Entwicklung einer Transportinfrastruktur von hoher Kapazität wird ebenfalls in diesem Rahmen untersucht.

Bei der Abstimmung vom 17. März 2015 hat der Grosse Rat den Auftrag zur Wiederaufnahme des Projekts einer Überdeckung in diesem Sektor einstimmig befürwortet.

Er ist der Ansicht, dass das Anbringen von Lärmschutzwänden für eine schnell wachsende Agglomeration keine moderne Lösung mehr darstellt. Zusätzlich zur relativen Wirksamkeit gegen den Lärm entstellen diese Wände die Landschaft und werten die benachbarten Flächen ab.

Die bereits im AP2 vorgestellte Überdeckung der A12 ist Gegenstand einer Massnahme im Agglomerationsprogramm der 3. Generation sowie der 4. Generation (4M.09.01 Überdeckung der A12). Der Sektor erstreckt sich auf zwei Strategische Sektoren, Givisiez-Gare-Corberaye und Sortie d'autoroute F.-Sud-Belle-Croix, welche Gegenstand der Massnahme "4U.06 Entwicklungsstudien für die Strategischen Sektoren des Gebiets Chamblieux-Bertigny" darstellen.

Dieser Standort ist auch Gegenstand anderer Massnahmen aus den AP2, AP3 und AP4, die direkt oder indirekt mit der erweiterten Planung des Sektors Chamblieux-Bertigny zusammenhängen

2. Begründung des Standortes

Zunächst wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Überdeckungslängen vorgeschlagen: 600 oder 1'000 m. Die 600 m lange Variante wurde fallengelassen für eine Variante von über 1'200 m, die die Möglichkeit einer interessanten Siedlungsentwicklung bietet. Diese erweitert die Grundvarianten auf das Gebiet der Gemeinde Villars-sur-Glâne in Richtung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum und/oder im Norden in Richtung Eisenbahnbrücke.

Die Machbarkeit des Projekts rechtfertigt sich einerseits durch die potenzielle Wertsteigerung der Grundstücke auf beiden Seiten der Überdeckung und andererseits durch die neuen Vernetzungen an den neuralgischen Punkten der Agglomeration und zwischen den modalen Austauschplattformen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Eine Energieübertragungslinie der SBB, deren Möglichkeiten zur Verkabelung mit einer neuen Strecke limitiert sind, überquert aktuell die Autobahn.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Im Dezember 2017 trafen das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Kanton eine Vereinbarung. Der Kanton ist der Träger des Bauprojektes des gedeckten Abschnitts, dessen Bestandteil die Überdeckung ist, namentlich der Tunnel, welcher als Trennwand überhalb und seitlich der Nationalstrasse fungiert. Nach Abschluss des Projektes geht die Anlage in den Besitz des Bundes über. Der Bund verpflichtet sich, diesem Projekt den Betrag zuzuweisen, den er ursprünglich für die Lärmschutzwände eingeplant hatte.

Das ASTRA:

- › ermöglicht die Realisierung, indem es die Autobahnfläche zur Verfügung stellt;
- › realisiert die Abdeckung in Mitfinanzierung mit dem Kanton und den Gemeinden, um die verschiedenen Verfahren zu vereinfachen;
- › genehmigt die technischen Aspekte, welche die Sicherheit und den Verkehrsfluss der Autobahn während des Baus und des Betriebs gewährleisten.

Die Einzonung der Fläche auf der Autobahnüberdeckung kann entweder die Gemeinde bzw. die Gemeinden mittels den Ortsplan bzw. die Ortspläne oder im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplans durchgeführt werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Projekts können keine Gebäude, mit Ausnahme von leichten Pavillonbauten, direkt auf dem überdeckten Abschnitt der Autobahn errichtet werden. Die Bauindexe werden übertragen.

Die nächsten Schritte sind die Folgenden:

- › Vereinbarungen über die Finanzierung der Studien zwischen den verschiedenen Partnern (Gemeinden, usw.)(realisiert);
- › Grundsatzentscheid des Staatsrats (realisiert);
- › Studienkreditantrag beim Grossen Rat (realisiert);
- › Projekt- und städtebauliche Konzeptstudien (realisiert);
- › Legalisierungsverfahren;
- › Multidisziplinärer Studienauftrag für das Autobahnüberdeckungsprojekt Chamblieux und Kostenvoranschlag für den Bau;
- › Einrichtung eines Finanzierungsmechanismus;
- › Öffentliche Auflage und Baubewilligung;
- › Kreditantrag für die Realisierung der Arbeiten.

P0709

Verdichtung und Aufwertung der Agy-Ebene

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Kombinierte Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

Grosse Verkehrserzeuger

Militäranlagen

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

Granges-Paccot

ANDERE BETROFFENE STELLEN

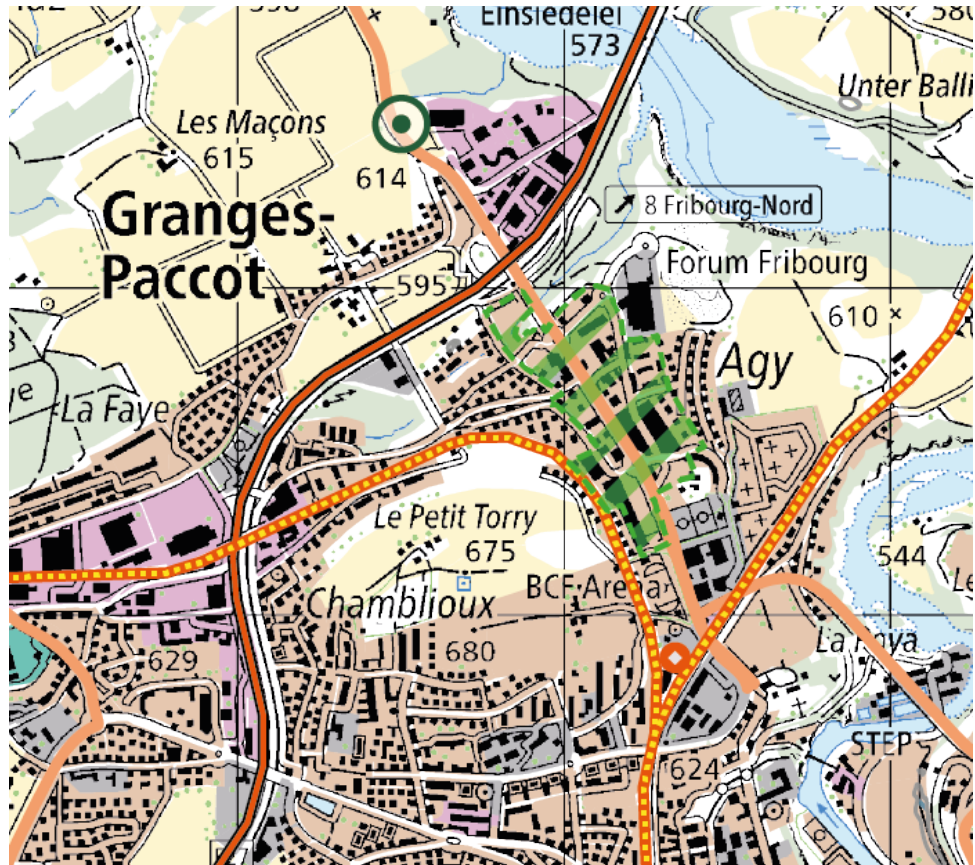
Agglomeration Freiburg

Kanton Freiburg

ASTRA

VBS

ArmaSuisse



Agy-Ebene Perimeter

Verlegung des P+R

1. Projektbeschreibung

Die Agy-Ebene liegt im Norden der Stadt Freiburg und auf dem Gebiet der Gemeinden Granges-Paccot und Freiburg. Dieser Sektor, in einzigartiger Lage zwischen zwei grossen offenen Räumen (Petit Torry und Grandfey-Saane), ist äusserst gut erschlossen mit einem direkten Anschluss zur Autobahn A12 wie auch mit der Bahn, über eine bestehende und eine zweite geplante Bahnhaltstelle.

Die Murtenstrasse (Kantonsstrassenachse), welche die Agy-Ebene quert, erfüllt die dreifache Funktion einer Einfallstrasse, einer Ringstrasse und einer Zufahrtsstrasse, die kommerzielle Aktivitäten und verschiedene Infrastrukturen (Autobahnanschluss, Forum Fribourg, strukturierende Sportanlagen usw.) von regionaler und kantonaler Bedeutung verbindet. Die Agglomerationsprogramme AP2 und AP3 von Freiburg haben das Gebiet "Agy-Ebene - Portes-de-Fribourg" nach und nach als strategische Agglomerationsstandort definiert. Es ist im AP4 unter dem Namen "Agy-Torry-Est" erhalten. Das AP4 enthält zudem die Massnahme "4M.04.01 neue Zughaltstelle Agy-Ebene". Andere Massnahmen aus den AP2, AP3 und AP4 sind ebenfalls Teil des Projekts.

In Anbetracht des Potenzials des Standorts besteht das Projekt darin, mit Massnahmen für die Aufwertung, Restrukturierung und Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets einen gemischten Sektor mit stark urbanem Charakter zu schaffen.

Der Sektor wird entlang eines Boulevards und einem engmaschigen Netz von öffentlichen Räumen organisiert und soll mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot erschlossen werden. Die Verwirklichung der verschiedenen Bauten und öffentlichen Anlagen muss einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität genügen sowie bequeme Verbindungen für den Langsamverkehr im Sektor bieten und die spezifischen Bedürfnisse für die Organisation von Grossanlässen erfüllen.

Stand der Arbeiten

2006 wurde ein interkommunaler Richtplan für die Agy-Ebene ausgearbeitet. Dieser behandelt hauptsächlich den Verkehr, das Parkieren, die öffentlichen Verkehrsmittel und die Anlagen. Derzeit läuft eine Vorstudie zur multimodalen Drehscheibe der zukünftigen Bahnhaltestelle Agy.

Die Gemeinde Granges-Paccot gab in 2014 eine Studie in Auftrag, deren Hauptziel darin bestand, ein neues hochwertiges Siedlungskonzept für die Agy-Ebene auszuarbeiten. Die Ergebnisse des Studienauftrags müssen für deren Umsetzung in die Ortsplanung überführt werden.

Auch die Stadt Freiburg identifiziert diesen Sektor mit den Sportanlagen und deren künftigen Entwicklung als strategisch.

Der Kanton ist im Besonderen durch diesen Sektor berührt, aufgrund der vorhandenen kantonalen Transportinfrastruktur und des gesamtheitlichen Mobilitätsmanagements, das längerfristig zu gewährleisten ist.

Sämtliche Akteure kommen zusammen im Rahmen des strategischen Ausschusses für die Agy-Ebene, der nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke eingerichtet wurde.

Im Übrigen ist die Kaserne La Poya ein Areal, welches im Eigentum des Kantons ist und dessen künftige Zweckbestimmung, sowie dies möglich ist, gesamtheitlich geprüft werden muss. Ein strategischer Ausschuss für die Überlegungen in diesem Zusammenhang wurde bereits gebildet.

Die Überlegungen zu diesem Sektor müssen zwischen den beiden betroffenen Gemeinden, der Agglomeration und dem Kanton koordiniert werden. Es ist notwendig, einen Gesamtüberblick über einen grossen Perimeter zu haben, damit die verschiedenen Etappen für die Verwirklichung der Verdichtung und der Aufwertung unabhängig von der Behörde, die für die Verwirklichung der Massnahmen zuständig ist, untereinander abgestimmt werden.

2. Begründung des Standortes

Die Stärken des Standorts sind:

- › Grundeigentum des Kantons mit bedeutendem Entwicklungspotenzial (Entwicklung eines neuen städtischen Entwicklungsschwerpunkts für Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnungen auf dem Standort der Kaserne La Poya);
- › bedeutende und sehr gut besuchte Sportanlagen;
- › im Agglomerationsprogramm Freiburg als strategischer Agglomerationsstandort definiert;
- › gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die weiter ausgebaut werden soll;
- › Erschliessung über den Autobahnanschluss der A12, die Bern mit Vevey verbindet.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grössere Beschränkungen wurden festgestellt:

- › Identifizierung, Mobilisierung und Koordination einer Vielzahl von öffentlichen und privaten Akteuren;
- › Mögliche Umsiedlung von bestehenden Tätigkeiten und Unternehmen;
- › Koordination der Entwicklung der Siedlungsprojekte vor deren Ausarbeitung;
- › Koordination mit dem Versetzen der Hochspannungsleitungen der SBB;
- › Vorhandensein eines unverbaubaren Standorts, der im ISOS eingetragen ist (Park und Schloss La Poya), eines Wegs, der im IVS eingetragen ist, eines geschützten Gebäudes und eines archäologischen Perimeters, weshalb vorhergehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können;
- › Überprüfung, ob Berücksichtigung des ISOS nötig ist;
- › Die Ergänzung der benutzbaren Parkplätze zur Bewältigung der Spitzen, die durch besondere Anlässe verursacht werden, ist zu erhöhen.
- › Die mit der Verdichtung zusammenhängende Lärmproblematik muss

berücksichtigt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Angesichts des Umfangs des Projekts sowie der Aufwertung und Umstrukturierung des Siedlungsgebiets, die damit einhergehen, scheint die freiwillige Ausarbeitung eines Rahmendetailbebauungsplans (Rahmen-DBP) besonders empfehlenswert und für die Besonderheiten dieses Standorts angebracht zu sein. Sein Gebrauch würde zahlreiche Vorteile bieten, zum Beispiel eine einfachere Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren, die Durchführung von ergänzenden Studien, eine optimale zeitliche Staffelung der Arbeiten, eine kohärente Ausgestaltung der öffentlichen Räume, eine optimale Verwaltung der Übergangs- und Mobilitätsräume oder auch eine bessere Integration des Standorts in die Agglomeration. Es wurde allerdings noch keine Entscheidung über eine allfällige Ausarbeitung eines Rahmen-DBP gefällt. Es bestünde auch die Möglichkeit, die üblichen Instrumente der Ortsplanung zu nutzen, sofern die Koordination zwischen den verschiedenen Etappen der Projektverwirklichung gewährleistet ist.

In Anbetracht der Einbindung des Kantons kommt in allfälliger Absprache mit der Gemeinde auch das Verfahren für die Erstellung eines kantonalen Nutzungsplanes in Frage.

P0801

Regionales Sportzentrum von Estavayer-le-Lac

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

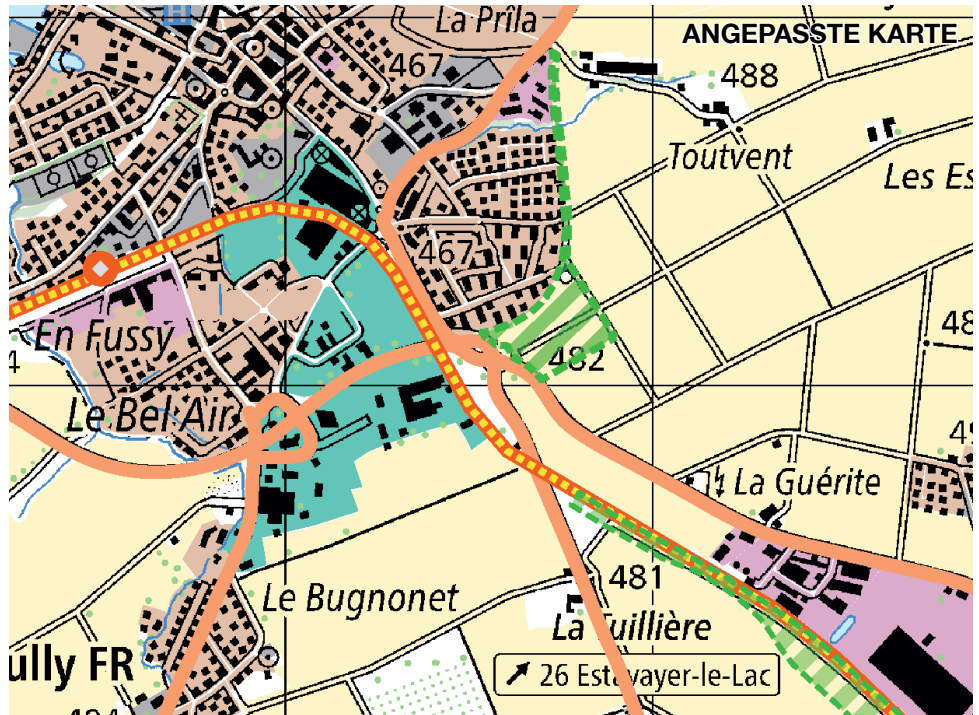
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

ANDERE BETROFFENE STELLE

COREB



▨▨▨▨ Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Die Region von Estavayer verfügt über ein vielfältiges Angebot an Sportanlagen von lokaler oder mikrolokaler Bedeutung. Es fehlen aber Sportanlagen von regionaler Bedeutung. Um diese Lücke zu schliessen, will die Gemeinde Estavayer ein regionales Sportnetz einrichten.

Diese Vision eines Mehrfach-Standorts stützt sich auf die Entwicklung des "rives du lac", die Aufwertung der bestehenden Infrastrukturen sowie auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen für Sportaktivitäten.

Die Entwicklung des Gebiets Maladeire, dargestellt auf der Karte oben, ist in dieser Vision eingebunden, sie übertrifft den Rahmen der Gemeinde für zur Eintragung in ein regionales Sportnetz.

2. Begründung des Standorts

Zurzeit gibt es zwei Standorte in Estavayer-le-Lac, die hauptsächlich dem Sport gewidmet sind. Beide sind an den Ufern gelegen. Wegen des grossen biologischen, landschaftlichen und öffentlichen Werts der Ufer ist kein Ausbau der Sportanlagen

denkbar. Im Gegenteil, es müssen bestimmte sportliche Aktivitäten auf der Grundlage des Projekts «Parc des Rives» an einen anderen Ort verlegt werden. Andere Standorte sind für Schulen bestimmt. Sie bieten kleine Räume im Freien zum Zeitvertreib und Turnhallen. Es handelt sich jedoch um Räume geringer Dimension ohne Erweiterungsmöglichkeiten. Die Gemeinden und Dörfer der Region Estavayer sind mit vergleichbaren Schwierigkeiten (keine Entwicklungsmöglichkeiten und neue Bedürfnisse) konfrontiert.

In den 3 Arealen Thiolleyres, Fontany und Maladeire ist die Aufnahme der Aktivitäten vorgesehen, sie benötigen entsprechend eine Anpassung.

Die Areale Thiolleyres und Fontany, in welchen ein Bikepark und die Infrastruktur für ein Schwimmbad, ein Rollhockey-Feld, Fitness usw. realisiert werden, befinden sich bereits in einer Bauzone.

Das Areal Maladeire ist seinerseits eine Landwirtschaftsfläche, welche Fruchtfolgeflächen enthält. Es wurde bei den in 2010 lancierten Standortstudien mittels der Interessensabwägung identifiziert. Das Projekt für die öffentliche Verkehrslinie, welche aktuell untersucht wird, wird den Parks des Sektors erschliessen. Die Aufwertung des bestehenden, die Gesamtentwicklung der Infrastrukturen und ihre Reorganisation im Herzen des regionalen Netzes führen zur Notwendigkeit der Einzonung, beschränkt auf ein Minimum, von einer Fläche von 6 ha. Die Realisierung von 3 Fussball-Kunstoffeldern sowie ein öffentlicher Park sind vorgesehen. Die Kunstoffelder erlauben die ganzjährige Ausübung des Ballsports und beheben so den Mangel der Region an dieser Infrastruktur. Der öffentliche Park fördert den Langsamverkehr und die damit verbundenen weiteren Sportarten. Der Standort ist kaum eingeschränkt und die möglichen Geometrien sind zahlreich. Mehrere illustrative Varianten wurden realisiert, das Projekt bleibt jedoch noch in Erarbeitung. Der Sektor erlaubt ebenfalls die Einfügung dieser Infrastruktur im Zentrum des "Parc des limites" (grüner Gürtel), territoriale Hauptvorgabe der Ortsplanung von 2019.

Mit anderen Worten, die Entwicklung einer solchen Infrastruktur kann nicht innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete stattfinden, die vorhandene Fläche ist unzureichend.

Das Areal «La Maladeire» verfügt über die Eigenschaften, die für die Verwirklichung solcher Anlagen zweckmässig sind. Entsprechend hat sie mit dem Grundeigentümer, der vom Erwerb eines Teils der betreffenden Parzellen betroffen ist, einen Kaufrechtsvertrag abgeschlossen. Die Gemeinde wird infolgedessen alleinige Grundeigentümerin sein. Eine Regionalbuslinie führt am Standort «La Maladeire» vorbei. Die am nächsten gelegene Haltestelle liegt rund 600 m im Süden des Areals. Das Areal ist bereits Teil einer Studie für die Einrichtung eines städtischen Busangebots.

Es wurden andere Standorte mit vergleichbaren Eigenschaften identifiziert. Das Areal «La Maladeire» scheint aber für die Ziele der Gemeinde in den Bereichen sportliche Aktivitäten und Förderung der Biodiversität der geeignetste Standort zu sein. Die detaillierte Begründung dieser Wahl steht aber noch aus.

Im Ortsplan, der in 2015 für die Vorprüfung eingereicht wurde, war ein Sportzentrum im Sektor La Moutonnerie vorgesehen. Das Projekt musste jedoch aus liegenschaftlichen Gründen aufgegeben werden. Es kann jedoch festgestellt werden, dass

bereits ein Sportzentrum im Parc des Limites (Sektor La Moutonnerie) vorgesehen war, das die bestehende Bauzone von Estavayer-le-Lac umschliesst und das Siedlungsgebiet erweitert.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es sind verschiedene Beschränkungen zu berücksichtigen:

- › Inventarisierung des gesamten Areals als Fruchtfolgefläche im Umfang von 60'000 m²;
- › Vorhandensein von Bereichen, die im IVS eingetragen sind (historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf ohne Substanz, und historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung);
- › Vorhandensein eines verzeichneten archäologischen Perimeters, weshalb vorausgehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können;
- › Die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, die 2023 in Betrieb genommen werden;
- › Nähe zu einer Bahnlinie für den Personen- und Güterverkehr;
- › Sicherstellung des attraktiven und sicheren Zugangs für den Langsamverkehr für zur Genehmigung der Einzonung.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Einrichtung eines regionalen Sportzentrums wie auch der Ausbau des Parc des Limites sind beide in der Ortsplanung von Estavayer vorgesehen. Beide Vorhaben sollen zudem in den regionalen Richtplan der Broye eingetragen werden. Darüber hinaus wird gleichzeitig mit dem Einzonungsdossier ein Detailbebauungsplan erstellt werden.

Die Koordination zwischen der Entwicklung des Projekts «Centre sportif régional de la Maladeire», des «Parc des Limites» und des «Parc des Rives» ist namentlich im Bereich des Sportangebots sichergestellt.

P1101

Landschaft von kantonaler
Bedeutung: IntyamonSTAND DER KOOR-
DINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDE-
NES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN
WELCHEN DAS PRO-
JEKT GEPLANT IST

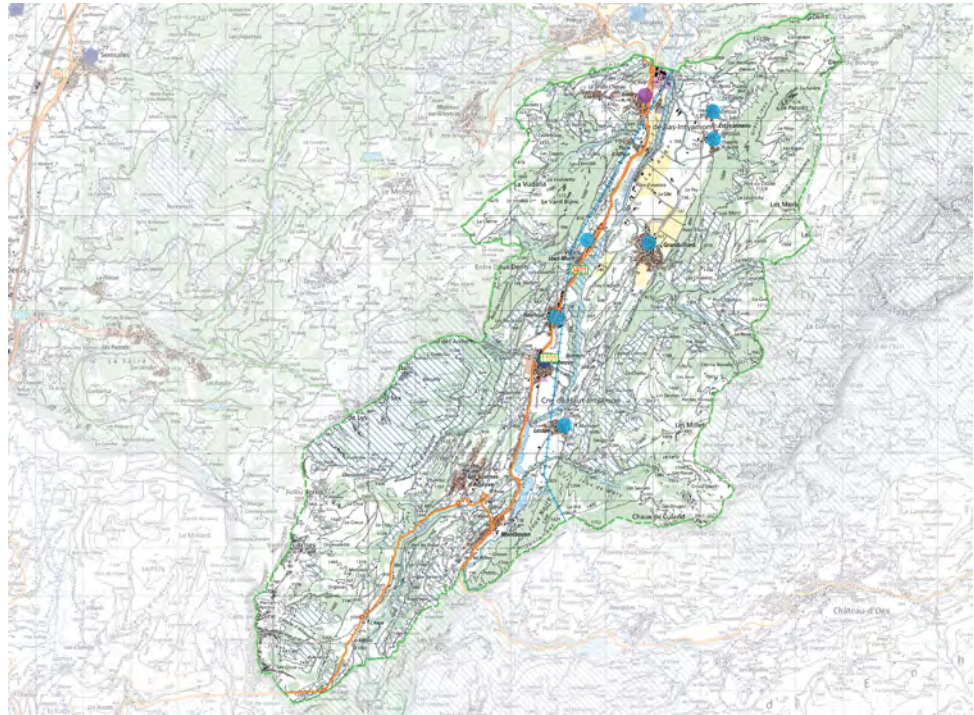
Bas-Intyamon

Grandvillard

Haut-Intyamon

ANDERE BETROFFE-
NE STELLE

ARG



Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)	Stadt von nationaler Bedeutung	Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung	Siedlung / Städtisches und Energieprojekt.
Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.	Umwelt / Deponie	Verstädtertes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung	Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
	Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung		Ländlicher und natürlicher Raum

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft des Intyamon-Tals ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Diese von der Alpwirtschaft geprägte Tallandschaft mit einfacher Topografie und flachem Talgrund besteht aus drei grossen konstituierenden Einheiten mit jeweils spezifischen Eigenheiten: der flache, durch Fluss, Dörfer, Weiler und Landwirtschaft geprägte Talgrund; die von der Bergkette der Vanils dominierten Alpwirtschaftsflächen auf der östlichen Talflanke; die Alpwirtschaftsflächen auf der westlichen Talflanke. Diese Landschaft ist Teil des Perimeters des regionalen Naturparks Gruyère Pays-d'Enhaut.

Ein flacher Talgrund glazialen Ursprungs

Der flache Talgrund ist geprägt durch die Saane, die kulturhistorisch interessanten Dörfer (sie figurieren im nationalen ISOS-Inventar) und die grossen landwirtschaftlich genutzten Flächen. Materialabbau und Arbeitszonen kontrastieren mit der allgemeinen Bergatmosphäre und rufen die Nähe der nationalen Hauptverkehrsachsen in Erinnerung. Die Strassen- und Bahninfrastrukturen, die das Mittelland mit dem Pays d'Enhaut verbinden, akzentuieren die Linearität des Tals. Das Tal ist von der Saane geprägt, die zum Teil kanalisiert ist, aber auch noch einige grössere naturnahe Auenwälder aufweist. Der Stausee von Lessoc und die langgezogenen Hügel von Les Cressets beleben die Landschaft mit einem sanften, langgezogenen Relief.

Eine durch die Alpwirtschaft und ihre Kulturgüter geprägte östliche Talflanke

Die von der Bergkette der Vanils dominierte östliche Talflanke präsentiert eine Vielzahl von geomorphologischen Strukturen: Die fluvioglazialen Terrassen sowie die Erosionsspuren der Gletscher und Schuttfächer geben zusammen mit den über 2000 m hohen Gipfeln der Landschaft einen eindeutig alpinen Charakter. Diese voralpinen Hänge bieten günstige Lebensräume für die Tierwelt. Bacherosionen und die Schlucht von Mury zerschneiden die Talflanke auf markante Art. Die Sömmerungsgebiete mit ihren traditionellen Alphütten und den Blick, die sie auf das Tal und die Voralpen bieten, offenbaren eine für die Freiburger Voralpen typische Alpatmosphäre und spielen eine wichtige Rolle im kollektiven Bewusstsein.

Eine von Wald und Wasserläufen geprägte westliche Talflanke

Die westliche Talflanke ist generell stärker bewaldet. Die Bäche und kleinen Flüsse sind an ihrer dichten Ufervegetation erkennbar und prägen die Landschaft. Auf den Anhöhen gibt es interessante Lebensräume für Fauna und Flora mit einer grossen Steinbockpräsenz und dem Vorhandensein eines Jagdbanngebiets.

3. Spezifische Ziele

Schonung der grossen landwirtschaftlich genutzten Fläche

Die landwirtschaftlichen Flächen sollen offengehalten werden, die landwirtschaftliche Entwicklung soll jedoch möglich bleiben. Insbesondere bei Neu- und Umbauten von Gebäuden oder bei der Realisierung von Infrastrukturanlagen (Strassen, Stromleitungen usw.) ist ganz besonders auf ihre Integration ins Landschaftsbild zu achten. Landschaftsgestalterische Gehölzstrukturen sollen erhalten, erneuert und verstärkt werden, sowohl in den Ebenen wie auch in den alpinen Zonen.

Sicherstellung, dass Beeinträchtigungen während und nach dem Materialabbau minimiert werden

Die Umsetzung von Begleitmassnahmen zur landschaftlichen Integration ermöglicht es, die visuellen Auswirkungen der Materialabbaustandorte während ihrer Betriebsphase zu reduzieren. Die Berücksichtigung der geomorphologischen und landschaftlichen Merkmale ihrer Umgebung ist unerlässlich für eine gute Wiederherstellung nach dem Ende des Abbaus.

Inwertsetzung des baulichen Kulturgutes

Damit die Dörfer ihren spezifischen Charakter nicht verlieren, muss bei Vorhaben in und um die im ISOS-Inventar aufgeführten Örtlichkeiten der Wahl der Baumaterialien, der Dimensionierung der Bauten sowie deren Umgebungsgestaltung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die historischen Verkehrswege (IVS) und die Landschaftselemente religiösen Ursprungs sollen ebenfalls zur Geltung gebracht werden.

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen. Schliesslich muss auch eine verantwortungsvolle Nutzung der Flächen des Gebiets sichergestellt werden, wobei den ökologisch wertvollen Flächen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Das Gebiet hat viele Naturwerte, die es zu erhalten, aufzuwerten und zu fördern gilt. Die gute Vernetzung der Naturobjekte trägt wesentlich zur hohen Landschaftsqualität bei. Die naturnahen Gebiete, die für Wildtiere vorteilhaft sind, müssen erhalten werden, wobei sichergestellt werden muss, dass die Ruhe und Nachtdunkelheit an diesen Orten erhalten bleibt. Schliesslich muss eine Revitalisierung der Wasserläufe, insbesondere der Saane, in Betracht gezogen werden.

Organisation der Entwicklung des Langsamverkehrs

Der Ausbau des Velonetzes auf der linken Seite der Saane muss geprüft werden. Ebenso müssen die Wanderwege durch die Verwirklichung eines dichteren Netzes optimiert werden, um die Dörfer miteinander und den Talboden mit den Anhöhen zu verbinden. Der Stausee von Lessoc könnte besser zugänglich gemacht werden.

P1102

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Moléson und Teysachaux

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Bas-Intyamont

Bulle

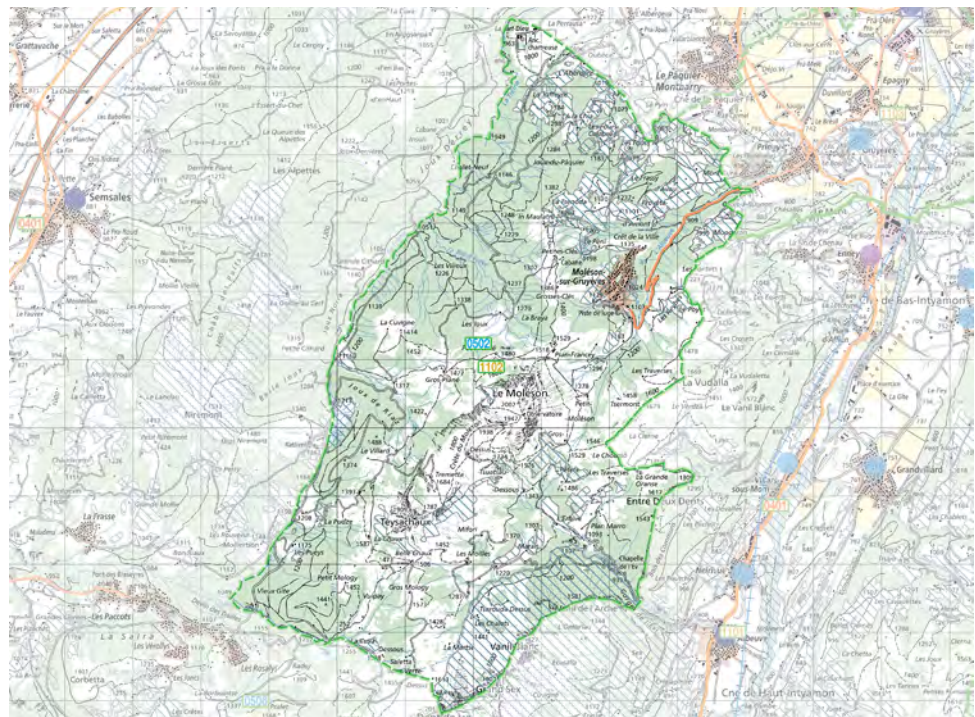
Châtel-Saint-Denis

Gruyères

Haut-Intyamont

Le Pâquier

Semsales



ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Association de communes Mobul

ACV

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Moléson und Teysachaux ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Die charakteristische Silhouette des 2002 m ü. M. hohen Moléson, die die voralpine Landschaft prägt, ist ein landschaftliches und kulturhistorisches für den Kanton Freiburg. Er ist von den Nachbarkantonen aus sichtbar und bildet den nördlichen Abschluss der zwischen Moléson und Teysachaux von Norden nach Süden verlaufenden Kammlinie. Der Rundumblick auf das gesamte Kantonsgebiet und darüber hinaus trägt zur Einzigartigkeit dieser vom Menschen stark genutzten und geprägten Berglandschaft bei.

D

Reichhaltige, durch die Alpwirtschaft geprägte Lebensräume

Das von der Alpwirtschaft geprägte Gebiet besteht aus ausgedehnten Weiden, die sich mit weitläufigen Wäldern, Einzelbäumen und felsigen Gebieten mit unterschiedlichen geologischen und geomorphologischen Eigenschaften abwechseln. Dieses Mosaik von Lebensräumen bietet eine grosse landschaftliche Vielfalt und einen beachtlichen Reichtum an alpiner Flora und Fauna. Darüber hinaus ist das Gebiet relativ frei von Licht- und Lärmimmissionen.

Ein typisches, in die Landschaft integriertes Kulturerbe

Das Vorhandensein weit zerstreuter Alphütten, von denen die meisten Schindeldächer haben, sowie die charakteristischen Nebengebäude, die mit der Verarbeitung lokaler Produkte und den für Sömmerungsbetriebe typischen Aktivitäten verbunden sind, verstärken die kulturelle Bedeutung dieser Landschaft. In der Tat hat die Alpwirtschaft dazu beigetragen, die charakteristische und einzigartige Landschaft der Freiburger Voralpen zu formen, wie sie von der Bevölkerung erlebt wird. Sie stellt daher eines der Merkmale dieser Landschaft dar. Die Elemente religiösen Ursprungs sowie die Trockensteinmauern erinnern an die historische Dimension der Integration menschlicher Aktivitäten in die Bergwelt.

Ein Ort zum Entspannen und Geniessen der Freiburger Landschaft

Seine zentrale und privilegierte Lage im Kanton Freiburg sowie seine Beliebtheit machen den Moléson zu einem der am stärksten frequentierten voralpinen Gebiete. Seit dem Bau von Skiliften und Seilbahnen und des Feriendorfs Moléson-sur-Gruyères kommen immer mehr Menschen hierher, um im Sommer und im Winter das Tourismus- und Freizeitangebot zu nutzen. Die gute Erschliessung, die vielfältige und zahlreiche Möglichkeiten bietet, sowie die Komplementarität dieses Gebiets mit dem Schloss Greyerz und dem gleichnamigen Städtchen machen es zu einem beliebten Ort für Freizeitaktivitäten.

3. Spezifische Ziele

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Das Gebiet hat viele Naturwerte, die es zu erhalten und aufzuwerten gilt. Die Anwesenheit eines Biodiversitätsförderungsgebiets sowie die Vernetzung der verschiedenen Naturobjekte tragen zur hohen Landschaftsqualität bei. Die naturnahen Gebiete müssen sowohl in der Ebene wie im Alpgebiet erhalten werden und der Erhalt der Ruhe und der Nachtdunkelheit muss sichergestellt werden.

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen. Schliesslich muss auch eine verantwortungsvolle Nutzung der Flächen des Gebiets sichergestellt werden, wobei den ökologisch wertvollen Flächen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Inwertsetzung der Sakralbauten

Die Sakralbauten sind ein wichtiger Bestandteil dieser Landschaft. Die vielen Kapellen, Wegkreuze wie auch die Kartause Part-Dieu verdienen es, bewahrt und besser zur Geltung gebracht zu werden.

Sicherstellung des Gleichgewichts zwischen einem qualitativ guten Tourismusangebot und der Erhaltung der landschaftlichen Merkmale

Die Entwicklung der touristischen Aktivitäten muss die natürlichen und kulturellen Merkmale respektieren, die diese Landschaft so attraktiv machen. Ebenso muss das Management der verschiedenen Nutzungen verbessert werden, um ein harmonischeres Miteinander der verschiedenen Aktivitäten und natürlichen Prozesse zu ermöglichen. Es ist wichtig, das Bewusstsein der Nutzerinnen und Nutzer für die Natur-, Kultur- und Landschaftswerte des Gebiets zu fördern und zu unterstützen. Der Zugang mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss ausgebaut und gefördert werden.

P1103

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Greyerz und Umgebung

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Broc

Bulle

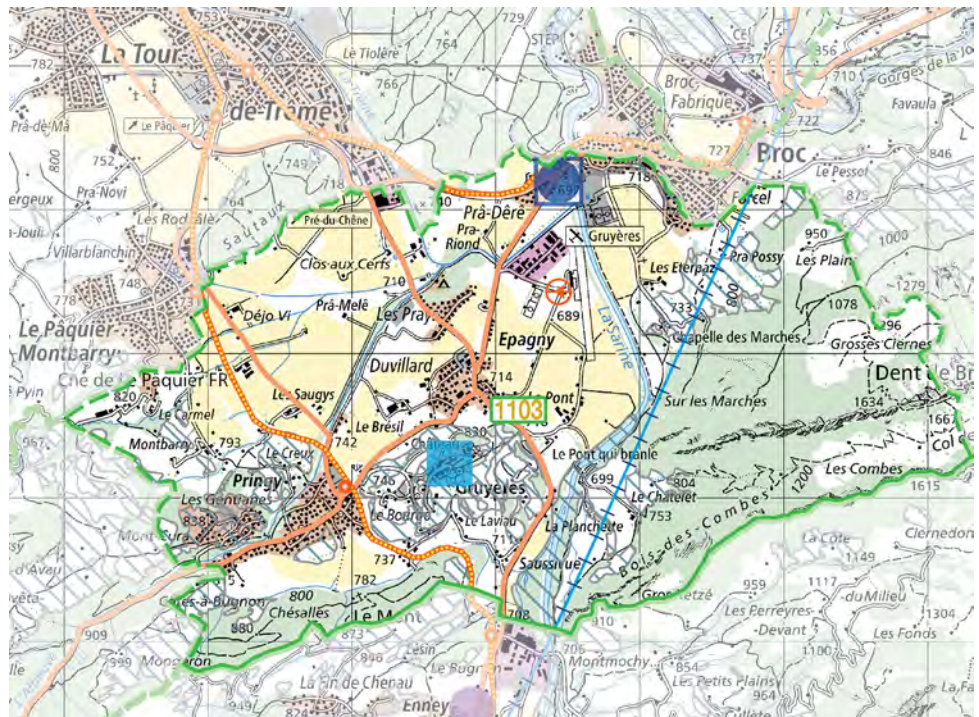
Gruyères

Le Pâquier

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Association de communes Mobul



- Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)
- Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.
- Stadt von nationaler Bedeutung
- Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung
- Siedlung / Städtisches und Energieprojekt.
- Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
- Ländlicher und natürlicher Raum
- Umwelt / Deponie
- Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung
- Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Greyerz und Umgebung ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Das mittelalterliche Städtchen Greyerz, über der landwirtschaftlich genutzten Ebene gelegen, ist das Symbol dieser Landschaft. Seine charakteristische Silhouette mit dem Schloss, seinen Wehrtürmen und Ringmauern auf den Hügeln vor dem Hintergrund der Voralpen und des Moléson-Massivs kontrastiert mit der umliegenden Ebene. Die Hügel von Greyerz bilden eine Einheit, die sich deutlich von den übrigen landschaftlichen Merkmalen der Region (bebaute Sektoren, landwirtschaftlich genutzte Ebenen, Flüsse, Wälder Sömmerungsweiden, Berge) abhebt. Sie bilden den Eingang zum Intyamontal und zum Moléson-Massiv, sind gleichzeitig aber auch der Abschluss der vom Greyerzensee geprägten Region.

Ein mittelalterliches Städtchen mit hohem kulturhistorischem Wert

Das mittelalterliche Städtchen Greyerz, das die landwirtschaftlich genutzte Ebene mit den Voralpen und dem Moléson-Massiv im Hintergrund überragt, ist eine der emblematischen Landschaften des Kantons Freiburg und eine seiner wichtigsten touristischen Attraktionen. Die historische Entwicklung des Gebiets lässt sich an der Organisation des Wohnraums in mehreren verstreuten Dörfern ablesen (Dorfkerne von Epagny und Pringy mit ihren zeitgenössischen Erweiterungen).

Eine Landschaftskulisse, die für den Wert dieser Landschaft wesentlich ist

Die landwirtschaftliche Ebene, die sich um den Hügel von Greyerz erstreckt, trägt besonders zur weiten Sichtbarkeit des hochgelegenen mittelalterlichen Städtchens bei. Sie ist integraler Bestandteil der Landschaft von Greyerz, ist weitgehend dem Futterbau gewidmet und durch weite offene Flächen gekennzeichnet, die teilweise von grossflächigen Gebäuden oder Waldflächen unterbrochen sind. Die derzeit wenig in Wert gesetzten Auenwälder entlang der Albeuve, der Trême und der Saane haben ein grosses Renaturierungspotenzial. Die Infrastrukturanlagen in der Ebene (Sportanlagen, Eisenbahnlinien, Flugfeld) kommen ohne hohe Gebäude aus und haben deshalb nur geringen Einfluss auf die Landschaft. Von Hecken und Wäldchen durchzogene Magerwiesen an den Hängen ergänzen die Landschaft. Die Alpweiden sind von grosser Bedeutung für den Erhalt offener Flächen inmitten der ausgedehnten Wälder der Region.

Eine bedeutende Touristenattraktion

Das archäologische und kulturhistorische Erbe ist von grosser Bedeutung für Greyerz und seine Umgebung. Die Region, insbesondere das Städtchen Greyerz, ist eine Touristenattraktion von nationaler Bedeutung. Die Sicht auf diese Elemente verleiht der Landschaft einen für den Tourismus hohen Identitätswert, der zur Wirtschaft der Region stark beiträgt.

3. Spezifische Ziele

Identifizierung und Erhaltung typischer Ausblicke auf das Schloss Greyerz und seine Hügel innerhalb der LKB.

Die Sichtbarkeit des mittelalterlichen Städtchen Greyerz und ihrer Hügel muss von den wichtigsten Aussichtspunkten, den öffentlichen Plätzen der umliegenden Dörfer und den Hauptverkehrswegen innerhalb der LKB erhalten bleiben.

Erhaltung und Aufwertung des historischen und archäologischen Erbes in der Landschaft

Das mittelalterliche Städtchen und das Schloss als markanteste Elemente sind in ihrem landschaftlichen Umfeld zu erhalten und in Wert zu setzen.

Schonung der grossen landwirtschaftlich genutzten Flächen der Ebene

Die von einigen wenigen grossen Gebäuden unterbrochene, offene, landwirtschaftlich genutzte Ebene soll in ihren Merkmalen erhalten bleiben, indem bei künftigen Renovationen, Neu- und Umbauten ein besonderes Augenmerk auf eine hochwertige Integration in die Landschaft gelegt wird. Landschaftsgestalterische Gehölzstrukturen sollen erhalten, erneuert und verstärkt werden, sowohl in den Ebenen wie auch in den alpinen Zonen.

Anstreben einer hohen landschaftlichen Qualität in den bereits überbauten und noch überbaubaren sensiblen Gebieten

Bei gewissen Gebieten drängen sich aufgrund ihrer Lage, ihrer Funktion oder ihrer Grösse Überlegungen für eine bessere Integration in die Landschaft auf. Auch bei bestehenden oder zukünftigen Grossbauprojekten muss darauf geachtet werden, dass sie gut in die Landschaft integriert werden.

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Es ist von grosser Bedeutung, die Alpwirtschaft an den Voralpenhügeln, die die Ebene um Greyerz überragen, zu erhalten und zur Geltung zu bringen. Dies erlaubt es, die Waldlichtungen zu erhalten, die den Hintergrund zu den Hügeln von Greyerz bilden. Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen.

Anstreben einer Integration der Verkehrsinfrastrukturen in die Landschaft

Die hohen Besucherzahlen sind eine grosse Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur. Das Parkierungsangebot und das Langsamverkehrsnetz müssen so gestaltet werden, dass die Auswirkungen auf die Landschaft minimiert werden. Die Einrichtung eines öffentlichen Verkehrsangebots für Touristinnen und Touristen muss gefördert werden.

Eine Landschaft mit intakter natürlicher und unverfälschter Atmosphäre

Die menschliche Aktivität ausserhalb der Dörfer ist im Allgemeinen gering und konzentriert sich hauptsächlich entlang der Wanderwege und in der Nähe der Ski- und Sessellifte. Es überwiegen ausgedehnte Wälder und naturbelassene Flächen. Sie geben der Landschaft einen Charakter von noch intakter Natürlichkeit und Ruhe. Der Reichtum der Flora und die Vielfalt der Lebensräume in der Region sind bemerkenswert. Diese natürlichen Bereiche begünstigen eine hohe Präsenz von Wildtieren, insbesondere im bestehenden Jagdbanngebiet. Die äusserst ruhigen naturbelassenen Flächen sind auch vor Lichtimmissionen weitgehend verschont geblieben.

Eine von einer traditionellen Alpwirtschaft geprägte Landschaft

Diese Landschaft zeichnet sich durch die Authentizität der von der Alpwirtschaft geprägten und heute noch gelebten Traditionen aus; ihre Erhaltung trägt zum Wert dieser Landschaft bei. Das bauliche Kulturgut besteht aus zahlreichen Alphütten, von denen viele noch Schindeldächer haben, sowie aus Elementen religiösen Ursprungs. Das Gebiet, in dem sich weitläufige, von Einzelbäumen und Baumgruppen durchsetzte Weiden mit grösseren Waldflächen abwechseln, befindet sich in mittlerer Höhenlage und wird als Sömmerungsgebiet genutzt. Im Talboden zwischen Im Fang und Jaun konzentriert sich der grösste Teil der Wohn- und Wirtschaftsaktivitäten der Region.

Eine dörfliche Struktur mit traditioneller Architektur, die deutlich sichtbar ist

Die Dörfer und Weiler im Perimeter sind reich an kulturhistorisch wertvollen Bauten. Die traditionelle Strassendorftypologie, die Sichtbarkeit der Ortsgeschichte in den Gebäuden und die traditionelle Architektur der Chalets prägen diese Orte heute noch.

Ein schroffes Gelände, das sich für sanfte Freizeitaktivitäten eignet

Das Sömmerungsgebiet wird von schroff emporragende Felsformationen überragt. Das Relief ist das Resultat des Zusammenwirkens von Karst- und Gravitationsprozessen und der Arbeit der Gletscher und ist in zahlreichen Geotopen sichtbar. Die felsigen Strukturen machen das Gebiet zu einem privilegierten Ort für Freizeitaktivitäten, die mit dem Berg und der Wertschätzung seiner Landschaft in Zusammenhang stehen. Die touristische Infrastruktur befindet sich hauptsächlich am Nordhang der Gastlosen.

3. Spezifische Ziele

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Das Gebiet hat viele Naturwerte, die es zu erhalten, aufzuwerten und zu verstärken gilt. Die Artenvielfalt sowie die Vernetzung der verschiedenen Naturobjekte tragen zur hohen Landschaftsqualität bei. Die naturnahen Gebiete, die auch für Wildtiere vorteilhaft sind, müssen sowohl in der Ebene wie im Alpegebiet erhalten werden, und der Erhalt der Ruhe und der Nachtdunkelheit muss sichergestellt werden.

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen. Schliesslich muss auch eine verantwortungsvolle Nutzung der Flächen des Gebiets sichergestellt werden, wobei den ökologisch wertvollen Flächen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Landschaftsgestalterische Gehölzstrukturen sollen erhalten, erneuert und verstärkt werden, sowohl in den Ebenen wie auch in den alpinen Zonen.

Bewahrung der architektonischen Harmonie der Dörfer und der wirtschaftlichen Aktivitäten

Damit der spezifische Charakter der Dörfer und Weiler sowie die Harmonie nicht verloren gehen, muss der Qualität der Gebäude besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die wirtschaftliche Aktivität in den Dörfern muss möglich bleiben, wobei bei Neu- und Umbauten auf eine gute landschaftliche Integration zu achten ist.

Sicherstellung des Gleichgewichts zwischen einem qualitativ guten Tourismusangebot und der Erhaltung der landschaftlichen Merkmale

Die Ausgewogenheit zwischen dem touristischen Angebot und der Erhaltung der natürlichen und kulturellen Merkmale machen den Wert und die Attraktivität dieser Landschaft aus und muss beibehalten werden. Ebenso muss das Management der verschiedenen Nutzungen verbessert werden, um ein harmonischeres Miteinander der verschiedenen Aktivitäten und natürlichen Prozesse zu ermöglichen. Es ist wichtig, das Bewusstsein der Nutzerinnen und Nutzer für die Natur-, Kultur- und Landschaftswerte des Gebiets zu fördern und zu unterstützen. Der Zugang mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss ausgebaut und gefördert werden.

P1105

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Jaun

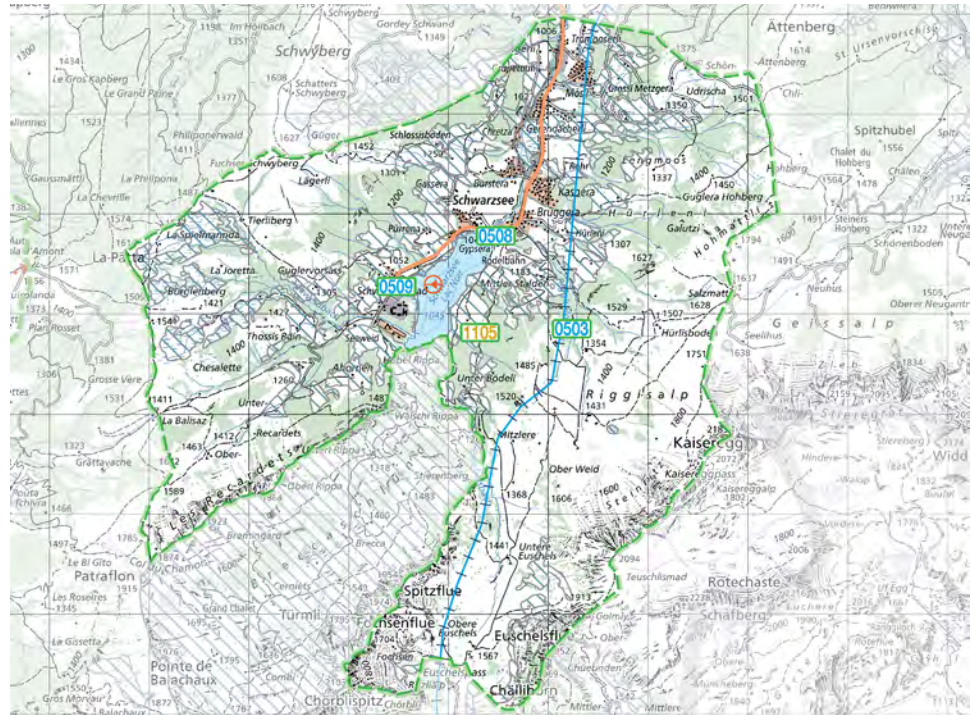
Plasselb

Plaffeien

Val-de-Charmey

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Gemeindeverband
Region Sense

--- Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)

--- Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.

--- Stadt von nationaler Bedeutung

--- Kleinstadt/Städtchen von nationaler Bedeutung

9999 9999 Siedlung / Städtisches und Energieprojekt

9999 9999 Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie

9999 Ländlicher und natürlicher Raum

9999 9999 Umwelt / Deponie

9999 9999 Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung

9999 9999 Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Schwarzsee ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB)..

2. Begründung des Standortes

Das Schwarzseegebiet ist geprägt von der Präsenz des Sees inmitten von voralpinen Gipfeln. Die von Wäldern, Wiesen und Weiden gesäumten Ufer sind mit Ausnahme eines kleinen Steiluferabschnitts im Süden weitgehend flach. Die ebene Fläche des Sees und die Ruhe, die sie ausstrahlt, kontrastiert mit den hohen Bergen im Hintergrund: im Westen der Schwyberg, Spitzfluh und Reccardets im Süden, und die Kaiseregg im Osten. Der Breccaschlund im Süden, eine Landschaft von nationaler Bedeutung, verstärkt den landschaftlichen Wert des Schwarzsees. Diese Landschaft ist Teil von zwei regionalen Naturparks: Gantrisch und Gruyère Pays-d'Enhaut.

D

Eine stark mit der Weidewirtschaft verbundene Alpenlandschaft

Die Talflanken werden alpwirtschaftlich genutzt. Die zum Teil noch mit Holzschindeln bedeckten Alphütten mit ihren charakteristischen Nebengebäuden, die mit der Verarbeitung lokaler Produkte und den für Sömmerungsbetriebe typischen Aktivitäten verbunden sind, bilden ein vielfältiges architektonisches Kulturerbe. Trockensteinmauern und Elemente religiösen Ursprungs verstärken den Eindruck von ländlicher Authentizität. Die gelebten Traditionen, die von der Alpwirtschaft und der Herstellung regionaler Erzeugnisse geprägt sind, sind von hoher kultureller Bedeutung für die Region und den Kanton. Sie beeinflussen auch die darstellende Kunst und die Musik, indem sie die volkstümliche Vorstellung der traditionellen Alpenlandschaft vermitteln.

Vielfältige und hochwertige natürliche und geomorphologische Lebensräume

Ausgedehnte Weiden wechseln sich ab mit majestätischen Einzelbäumen, grösseren Waldflächen und schroffen Felsformationen und geben dem Gebiet eine bemerkenswerte landschaftliche Vielfalt, die das Resultat des Zusammenwirkens von Karst- und Gravitationsprozessen sowie der Arbeit der Gletscher ist. Die grosse Tier- und Pflanzenvielfalt trägt ebenso zur kontrastreichen Landschaft bei. In der Region sind zahlreiche Moore inventarisiert worden. Ein Gefühl von Ruhe und Distanz bringen dem Ort Beschaulichkeit und Gelassenheit. Die naturbelassenen Flächen sind auch vor Lichtmissionen weitgehend verschont geblieben. Die geologische und geomorphologische Vielfalt, der unverfälschte Charakter und die noch weitgehend intakten Naturwerte der Region verdienen es, erhalten zu bleiben.

Eine bedeutende Touristenattraktion

Der Schwarzsee ist ein wichtiger Tourismusort im Kanton. Die Landschaft ist rund um den See angelegt, der eine hohe Anziehungskraft hat. Entsprechend hoch sind die Besucherzahlen und der Druck auf die Seeufer.

3. Spezifische Ziele

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen. Schliesslich muss auch eine verantwortungsvolle Nutzung der Flächen des Gebiets sichergestellt werden, wobei den ökologisch wertvollen Flächen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Das Gebiet hat viele Naturwerte, die es zu erhalten, aufzuwerten und zu verstärken gilt. Die naturnahen Gebiete müssen sowohl in der Ebene wie im Alpgebiet erhalten werden, und der Erhalt der Ruhe und der Nachtdunkelheit muss sichergestellt werden.

Sicherstellung des Gleichgewichts zwischen einem qualitativ guten Tourismusangebot und der Erhaltung der landschaftlichen Merkmale

Die Ausgewogenheit zwischen dem touristischen Angebot und der Erhaltung der natürlichen und kulturellen Merkmale macht den Wert und die Attraktivität dieser Landschaft aus und muss beibehalten werden. Ebenso muss das Management der verschiedenen Nutzungen verbessert werden, um ein harmonischeres Miteinander der verschiedenen Aktivitäten und natürlichen Prozesse zu ermöglichen. Es ist wichtig, das Bewusstsein der Nutzerinnen und Nutzer für die Natur-, Kultur- und Landschaftswerte des Gebiets zu fördern und zu unterstützen. Der Zugang mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss ausgebaut und gefördert werden.

Finden eines Kompromisses zwischen der Freizeitnutzung und den Naturobjekten rund um den See

Der Zugang zum See zu Erholungszwecken soll in den dafür geeigneten Sektoren vereinfacht werden, um im Gegenzug die Sektoren mit wertvollen Lebensräumen besser vor Störungen zu schützen. Die verschiedenen Sektoren und ihre Nutzung rund um den See sind präzise zu definieren.

Anstreben einer hohen landschaftlichen Qualität in den bereits überbauten und noch überbaubaren sensiblen Gebieten

Einige aufgrund ihrer Lage, ihrer Bestimmung oder ihrer Fläche sensible Sektoren sollten aufgewertet werden, um ihre landschaftliche Qualität zu verbessern. Sämtliche bestehenden oder zukünftigen grösseren Bauprojekte müssen sich kohärent in die Landschaft einfügen.

P1106

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Berra-Käsenberg

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Le Mouret

La Roche

Plasselb

St. Silvester

Treyvaux

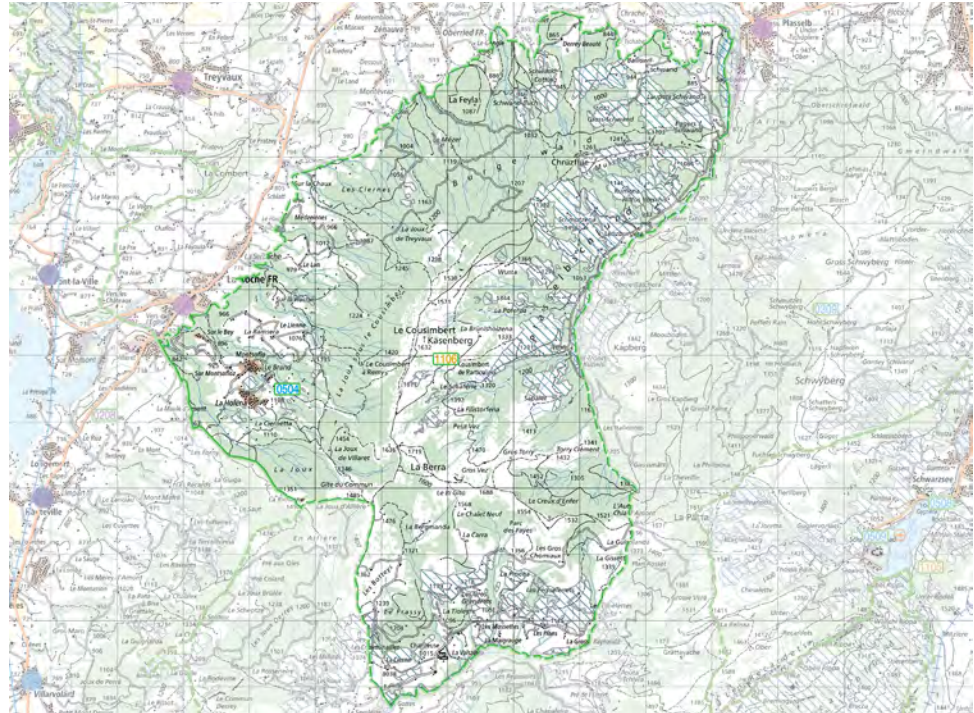
Val-de-Charmey

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Gemeindeverband
Region Sense

ARS



- Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)
- Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.
- Stadt von nationaler Bedeutung
- Kleinstadt/Städtchen von nationaler Bedeutung
- 9999 9998 Siedlung / Städtisches und Energieprojekt
- 9999 9990 Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
- 9999 Ländlicher und natürlicher Raum
- 9999 9990 Umwelt / Deponie
- Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung
- Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Berra-Käsenberg ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Als typische Mittelgebirgslandschaft zeichnet sich dieses Gebiet durch ein markantes Relief und eine klare Kammlinie aus, die sich deutlich vom Flachland abheben. Das Massiv hat eine ziemlich einheitliche und lesbare Silhouette, die den Landschaftshintergrund von den Aussichtspunkten am Greyerzersee, auf der Autobahn oder in den Dörfern des Mittellandes bildet. Es spielt eine wichtige Rolle im regionalen Bewusstsein als Bindeglied zwischen Greyerz-, Saane- und Sensebezirk.

Lesbare Gebirgskämme sorgen für eine ortsgebundene Identität

Die Kammlinie zwischen Berra und dem Käsenberg (Cousimbert) bietet beeindruckende Rundblicke auf den Greyerzer-, Neuenburger, Murten- und Genfersee sowie auf die symbolträchtigen Gipfel der Freiburger und Berner Alpen. Sie sind Bestandteile der kollektiven Wahrnehmung und verkörpern die starke soziale und kulturelle Bindung an das Gebiet. Diese Aussichten werden durch die gute Erreichbarkeit des Gipfels der Berra mittels Seilbahn besonders zur Geltung gebracht.

Eine Landschaft mit durch die Alpwirtschaft geprägtem natürlichen Ambiente

Die hügelige, von fluvio-glazialen Prozessen geformte Landschaft präsentiert sich dank der ausgedehnten Wälder und Weiden sehr naturnah. Die Behirtung ist verbreitet. Vereinzelt traditionelle Alphütten tragen zu einer durch die Alpwirtschaft geprägten Landschaft bei.

Die natürlichen Lebensräume wie Wasserläufe, Feuchtgebiete, Trocken- und Magerwiesen bieten einen günstigen Rahmen für eine reiche, für die Voralpen typische Fauna und Flora.

Stark vertretenes sakrales Kulturgut

Die Landschaft ist durch die starke Verbreitung sakraler Kulturgüter geprägt, unter denen die Kartause La Valsainte besonders symbolträchtig ist. Daneben unterstreicht ein dichtes Netz von Kapellen und Kreuzen diesen Aspekt der Sakrallandschaft. Die Gipfel Berra und Chäseberg werden von weither sichtbaren historischen Elementen gekrönt: der Metallpyramide des Triangulationspunktes La Berra und dem Käsenberg-Gipfelkreuz.

3. Spezifische Ziele

Erhaltung der Sichtbarkeit der Kammlinie zwischen Berra und Käsenberg

Die Gebirgskämme des Massivs sollen von Elementen freigehalten werden, die ihre Silhouette beeinträchtigen könnten. Der ausgewogene Wechsel zwischen Waldzonen und Weiden muss bewahrt werden; er trägt zur Erhaltung der offenen Landschaft längs der Kammlinie bei.

Sicherstellung des Gleichgewichts zwischen einem qualitativ guten Tourismusangebot und der Erhaltung der landschaftlichen Merkmale

Die Entwicklung der touristischen Aktivitäten muss die natürlichen und kulturellen Merkmale respektieren, die diese Landschaft so attraktiv machen. Ebenso muss das Management der verschiedenen Nutzungen verbessert werden, um ein harmonischeres Miteinander der verschiedenen Aktivitäten und natürlichen Prozesse zu ermöglichen. Der Zugang mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss ausgebaut und gefördert werden.

Inwertsetzung der Alpwirtschaft und ihrer Kulturgüter

Die Landschaft muss durch den Unterhalt und die Renovation der für die Alpen typischen Gebäude erhalten und zur Geltung gebracht werden. Bei der Gestaltung neuer Zufahrten und der Wiederherstellung der bestehenden Wege ist für eine angemessene Integration in die Gesamtlandschaft zu sorgen. Schliesslich muss auch eine verantwortungsvolle Nutzung der Flächen des Gebiets sichergestellt werden, wobei den ökologisch wertvollen Flächen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Landschaftsgestalterische Gehölzstrukturen sollen erhalten, erneuert und verstärkt werden, sowohl in den Ebenen wie auch in den alpinen Zonen.

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Die Landschaft weist grosse Naturwerte auf, die durch eine angemessene alp- und forstwirtschaftliche Nutzung erhalten, aufgewertet und gestärkt werden sollten. Die Besucher müssen für ein angemessenes Verhalten sensibilisiert werden, um die Fauna und Flora zu respektieren.

Aufwertung des sakralen Kulturerbes

Das sakrale Kulturerbe ist ein wesentliches Element dieser Landschaft. Die zahlreichen Kapellen und Wegkreuze wie auch die Kartause La Valsainte sind zu erhalten und besser zur Geltung zu bringen.

P1107

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Greyerzersee

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Botterens

Broc

Corbières

Echarlens

Gibloux

Hauteville

La Roche

Marsens

Morlon

Pont-en-Ogoz

Pont-la-Ville

Sorens

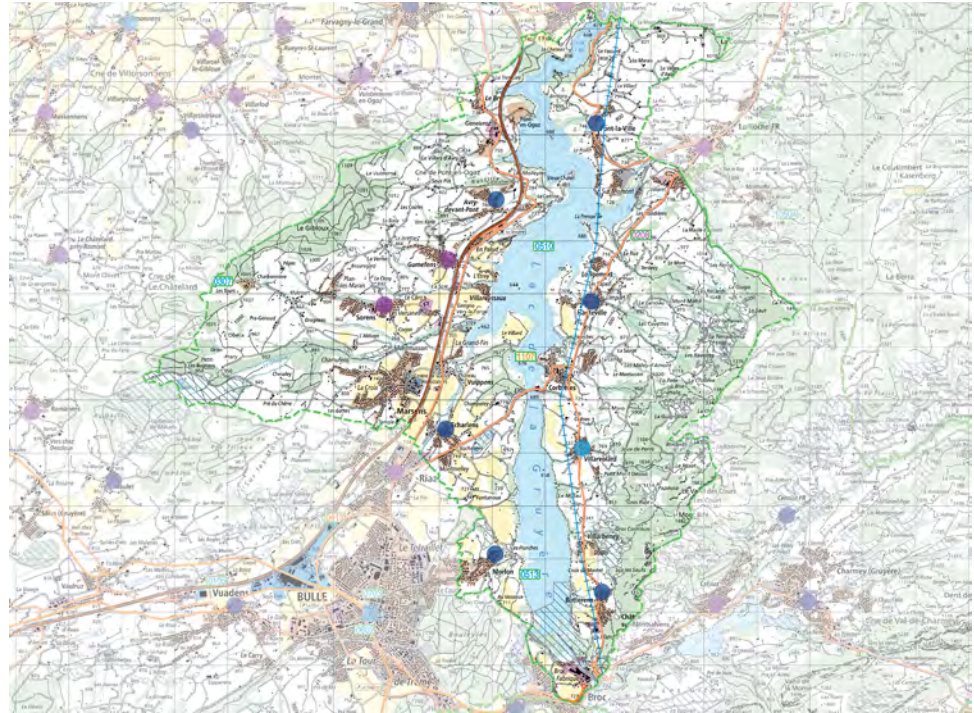
Treyvaux

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Association de communes Mobul

ARS



Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)	Siedlung / Städtisches und Energieprojekt
Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN); Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.	Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
Stadt von nationaler Bedeutung	Ländlicher und natürlicher Raum
Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung	Umwelt / Deponie
	Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung
	Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Greyerzersee ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB)..

2. Begründung des Standortes

Die Landschaft artikuliert sich rund um den Greyerzersee, den grössten künstlichen Speichersee im Schweizer Mittelland, der durch die 1948 fertiggestellte Bogenstau-mauer Rossens entstand. Neben ihrem vorherrschenden ländlichen Charakter ist sie auch von hohem kulturhistorischen Wert und enthält vielfältige Lebensräume für Fauna und Flora.

Eine Seelandschaft im Wandel

Die Ufervegetation und eine Topografie von steilen Böschungen sind kennzeichnend für diese Landschaft, die durch die Wasserstromproduktion und die Landwirtschaft gestaltet wurde. Die meisten Seeufer sind bewaldet und von Wiesen umgeben. Der

Seespiegel schwankt in Abhängigkeit der von der Saane geführten Wassermenge. Die starken Pegelschwankungen sind besonders an den steilen Uferböschungen sichtbar, die bei Niedrigwasser zu einer sehr speziellen «Mondlandschaft» führen. Zahlreiche von Baumhecken umrandete Bäche prägen die Ufer und tragen zum gewundenen Aspekt der Seelandschaft bei. Eine grosse Vielfalt von Kulturen, dauerhaften Strukturen und natürlichen Räumen bietet unterschiedliche Lebensräume für Fauna und Flora.

Ein rurales und historisches Erbe

Das rechte Seeufer und sein Hinterland weisen eine gut erhaltene rurale Landschaft auf, mit verstreuten Dörfern und Weilern, die noch durch landwirtschaftliche Tätigkeiten geprägt sind. Die zumeist gut in die Landschaft integrierten traditionellen Bauernhöfe und ein Netz von Hecken, Einzelbäumen, Obst- und Gemüsegärten sind für die rurale Landschaft Freiburgs kennzeichnend. Auch die Dörfer mit ihren markanten Gebäuden und ihrer Ursprünglichkeit tragen zu einer starken regionalen Identität bei. Die an vielen Bauernhäusern zur Schau gestellten Kuhglocken und Alpaufzüge (Poyas) sind für die Gegend charakteristisch, sorgen für eine malerische Atmosphäre und unterstreichen die noch gelebte traditionelle, ländliche Lebensweise. Das historische und archäologische Erbe ist ein weiterer wichtiger Bestandteil dieser Landschaft: Besonders symbolträchtig sind die Île d'Ogoz und die Burgruinen.

Ein bevorzugter Erholungsort, der malerische ästhetische Erlebnisse hervorruft

Der landschaftliche Wert des Gebiets gründet vor allem im weiten Panoramablick auf den See und die Voralpen, der für eine malerische und identitätsstiftende Sicht sorgt. Der langgezogene, stellenweise sehr unterschiedlich tiefe See stellt mit seinem wechselnden Farbenspiel einen wesentlichen Bestandteil der Landschaft dar und bildet einen idyllischen Rahmen für Freizeit und Erholung.

3. Spezifische Ziele

Identifizierung und Erhaltung typischer Ausblicke auf den See und die Voralpen innerhalb der LKB

Dem Erhalt und der Inwertsetzung der Aussichtspunkte auf die beiden Ufer des Greizersees und die Kette der Voralpen von den wichtigsten Verkehrsachsen (Autobahn und von Touristen frequentierte Orte) sowie von den Langsamverkehrsrouten aus ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Der Standort beinhaltet bedeutende Naturwerte, die bewahrt, verstärkt und aufgewertet werden müssen, indem ein Gleichgewicht mit den verschiedenen bestehenden Nutzungen angestrebt wird. Dabei ist dem südlichen Teil des Sees besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Bestimmte naturnahe Sektoren entlang der Ufer und wenig besuchte Inseln sind zu erhalten und bestockte Strukturen sind zu bewahren bzw. neu anzulegen.

Erhaltung des historischen und archäologischen Erbes und Aufwertung der Sicht auf diese Elemente

Die historischen und archäologischen Überreste als emblematische Elemente dieser Landschaft müssen bewahrt werden. Ausserdem sollen die Aussichten auf diese Elemente des Kulturerbes bestmöglich zur Geltung gebracht werden.

Anstreben einer hohen landschaftlichen Qualität in den bereits überbauten und noch überbaubaren sensiblen Gebieten

Einige aufgrund ihrer Lage, ihrer Nutzung oder ihrer Fläche sensible Sektoren sollten aufgewertet werden, um ihre landschaftliche Qualität zu verbessern. Sämtliche bestehenden oder zukünftigen grösseren Bauprojekte müssen sich kohärent in die Landschaft einfügen.

In Einklang bringen der verschiedenen Nutzungen – Wohnen, Freizeit, Landwirtschaft, Energieproduktion – im Umfeld des Sees

Die Nutzungen und Funktionen der verschiedenen Räume im Umfeld des Sees müssen bestimmt und priorisiert werden. Dabei sind Synergien zwischen den verschiedenen Aktivitäten anzustreben. An gewissen Orten könnte der Zugang zum See zu Erholungszwecken vereinfacht werden, im Gegenzug werden Bereiche mit hohen Naturwerten besser vor Beeinträchtigung geschützt. Bei der Vereinbarung der Nutzungen des Sees ist zudem den Interessen der Anwohner Rechnung zu tragen.

P1108

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Saaneschlucht

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Arconciel

Freiburg

Gibloux

Hauterive

Marly

Pont-la-Ville

Treyvaux

Villars-sur-Glâne



--- Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)

▭ Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.

■ Stadt von nationaler Bedeutung

■ Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung

9999 9999 Siedlung / Städtisches und Energieprojekt

9999 9999 Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie

9999 Ländlicher und natürlicher Raum

9999 9999 Umwelt / Deponie

● Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung

● Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Saaneschlucht ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standorts

Diese kurvenreiche Schlucht wurde von den Mäandern des Flussbettes der Saane gebildet, die sich tief in den Molassegrund gegraben hat. Vor allem in ihrem oberen Abschnitt verleihen die tiefen Schluchten und nur schwer zugänglichen Flussufer der Gegend einen ursprünglichen, wilden Charakter, der durch die dicht bewaldeten Hänge und die schroffen Felswände noch verstärkt wird, welche das Gefühl einer Schlucht unterstreichen. Die von einem Ufer zum anderen markant unterschiedliche Sonneneinstrahlung trägt zur Diversität der Landschaft bei.

D

Ein Gebiet mit hohem Naturwert

Die diversifizierte Typologie der Schluchten begünstigt eine Fülle von Lebensräumen, die für ein Auengebiet von nationaler Bedeutung typisch sind. An den Böschungen befinden sich kantonale Waldreservate und das Gebiet ist auch ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Einige Mäander bestehen aus offenen und bebauten Alluvialterrassen, die gelegentlich von Industrie und Gewerbe genutzt werden. Diese Terrassen sind auch ein beliebtes Naherholungsgebiet. Vereinzelte menschliche Einflüsse heben sich vom natürlichen Charakter dieser Gegend ab.

Ein in die Morphologie der Schluchten integriertes historisches und archäologisches Kulturerbe

Zu verschiedenen Zeiten wurden Unterstände in die Molassefelsen gegraben. Verschiedene archäologische Fundstellen zeigen die Bedeutung dieses tief eingegrabenen Wasserlaufs für die menschlichen Bevölkerung. Die Felssporne und Plateaus hoch über der Saane bergen ebenfalls archäologisch und kulturhistorisch wertvolle Zeugen früherer Besiedlungen. Die in einer Saaneschleife erbaute Zisterzienserabtei von Hauterive, ein Juwel sakraler Baukunst, strahlt Ruhe und Besonnenheit aus. Die Kirche Saint-Pierre-de-Treyaux sowie mehrere weitere historische Gebäude tragen zum idyllischen Charakter dieser Landschaft und zum Reichtum ihres sakralen Kulturerbes bei.

3. Spezifische Ziele

Erhaltung der geomorphologischen Merkmale der Saaneschlucht und ihrer Lesbarkeit

Es ist darauf zu achten, dass der geomorphologische Prozess, der zur Bildung der Saaneschlucht geführt hat, weiterhin aktiv bleiben kann und nicht durch weitere Eingriffe in den Gewässer- und Geschiebehaushalt zusätzlich gestört wird. Die Lesbarkeit der Felswände und der landwirtschaftlich genutzten Alluvialterrassen soll bewahrt werden. Bei der Wiederinstandstellung nach dem Ende des Abbaus der Materialabbaugebiete ist der ursprünglichen Topographie eine grosse Bedeutung beizumessen.

Bewahrung und Aufwertung der Naturobjekte

Das Gebiet hat viele Naturwerte, die es zu erhalten und aufzuwerten gilt. Der obere Teil der Saaneschlucht ist ein Waldreservat, in dem Störungen zu beschränken sind.

Bewahrung und Aufwertung des archäologischen und kulturhistorischen Erbes

Diese Landschaft ist reich an wertvollen kulturhistorischen und archäologischen Elementen, die es zu erhalten gilt und die mittels gut in die Umgebung integrierten Aussichtspunkten zur Geltung gebracht werden könnten. Auch der Reichtum dieses Kulturerbes entlang der Fusswege der Saaneschlucht sollte gefördert werden.

Verbesserung der Besucherlenkung und der Kohabitation zwischen den verschiedenen Nutzern.

Ein Gleichgewicht zwischen der Besucherlenkung und dem Erhalt der natürlichen, geologischen, kulturhistorischen und archäologischen Merkmale, die den Wert dieser Landschaft ausmachen, ist anzustreben. Die Ansprüche der verschiedenen Nutzer müssen aufeinander abgestimmt werden, um ein harmonischeres Zusammenleben zu erreichen.

P1109

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Saane in der Stadt Freiburg

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Düdingen

Freiburg

Granges-Paccot

Marly

Pierrafortscha

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband
Region Sense

Agglomeration Freiburg

ARS



- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB) | Siedlung / Städtisches und Energieprojekt |
| Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT. | Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie |
| Stadt von nationaler Bedeutung | Ländlicher und natürlicher Raum |
| Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung | Umwelt / Deponie |
| | Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung |
| | Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung |

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Saane in der Stadt Freiburg ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Die weitgehend urbane Landschaft ist geprägt von der Saane und ihrem tief eingeschnittenen, mitten in der Stadt gelegenen Canyon. Der Kontrast zwischen einer lebendigen Stadt mit reichem Kulturerbe und weitgehend intakter Natur macht die Einzigartigkeit dieser Landschaft aus.

D

Ein seltenes Beispiel der Kohabitation zwischen urbanen Aktivitäten und natürlichen Lebensräumen

Diese Flusslandschaft wird stark durch die Wasserstromproduktion geprägt. Der Rückstau der Saane bildet den wild und natürlich wirkenden Pérolles-See, der einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten interessante Lebensräume bietet (WZVV-Standort). Die Renaturierung des derzeit stark anthropisierten Abschnittes zwischen Maigrauge und Neigles soll den Druck durch die Uferverbauungen der Wasserläufe reduzieren und die für die Entwicklung reicher und vielfältiger Lebensräume förderlichen Biotope und alluvialen Dynamiken wiederherstellen.

Ein in den Canyon integriertes bauliches Kulturerbe

Die historische Stadt ist an den Hängen und in den Mäandern des Canyons gebaut und unterstreicht die kurvenreiche Morphologie des Saanebettes, die auch durch das Baumerbe und die Molassewände zum Tragen kommt.

Ein Ort für die Entspannung und den Genuss der Natur

Aufgrund ihrer zentralen Lage mitten in der Stadt, ihrer touristischen Attraktivität und als Naherholungsgebiet für die Einheimischen ist diese Landschaft sehr beliebt. Sie kann vom Grund des Canyons, entlang des Flusses, aber auch von mehreren dominanten Aussichtspunkten aus betrachtet werden.

3. Spezifische Ziele

Finden eines Gleichgewichts zwischen der Freizeitnutzung, dem Wohnen und den Naturräumen des Pérolles-Sees und der Saane

Bei der Pflege und der Entwicklung dieser Landschaft ist auf eine harmonische Kohabitation der verschiedenen Nutzungen zu achten, insbesondere als Wohnort für die Einwohner, sowie auf den Erhalt der ökologischen Dynamiken, die für den hybriden Charakter unverzichtbar sind. Sämtliche Gestaltungsprojekte am Saaneufer müssen die Berücksichtigung dieser verschiedenen Elemente nachweisen, damit das Modell der Kohabitation zwischen menschlichen Tätigkeiten und natürlichen Dynamiken erhalten werden kann. Das Naturschutzgebiet muss von jeglicher Störung bewahrt werden.

Anstreben einer hohen landschaftlichen Qualität in den bereits überbauten und noch überbaubaren sensiblen Gebieten

Die Entwicklung des Siedlungsgebiets muss orientiert und integriert werden, um den Druck auf die Flusslandschaft und ihre Ökosysteme zu vermindern. Besondere Aufmerksamkeit erfordert dabei der Erhalt der Sicht auf die denkmalgeschützten Gebäude und Kunstbauten sowie auf das Gesamtbild mit dem durch die Mäander der Saane gegrabenen Canyon. Für Gestaltungsvorhaben in visueller oder funktionaler Beziehung zum Wasserlauf müssen daher hohe Anforderungen an Architektur und Landschaftsintegration gestellt werden.

Organisation der Langsamverkehrsverbindungen

Die funktionale Organisation der Langsamverkehrswege – sowohl zwischen der Oberkante und dem Grund des Canyons als auch zwischen dem oberen und unteren Teil der Saane – ist zu untersuchen und die Gestaltung neuer Verbindungen zu prüfen, damit die Bevölkerung besser von den verschiedenen Aspekten dieser Landschaft profitieren kann. Insbesondere der Zugang zum Saaneufer und zu den Erholungs- und Freizeiteinrichtungen muss organisiert und kohärent und integrativ definiert werden, ohne dabei die ökologischen Prozesse der natürlichen Lebensräume zu beeinträchtigen.

P1110

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Pierraforttscha und Umgebung

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

Pierraforttscha

St. Ursen

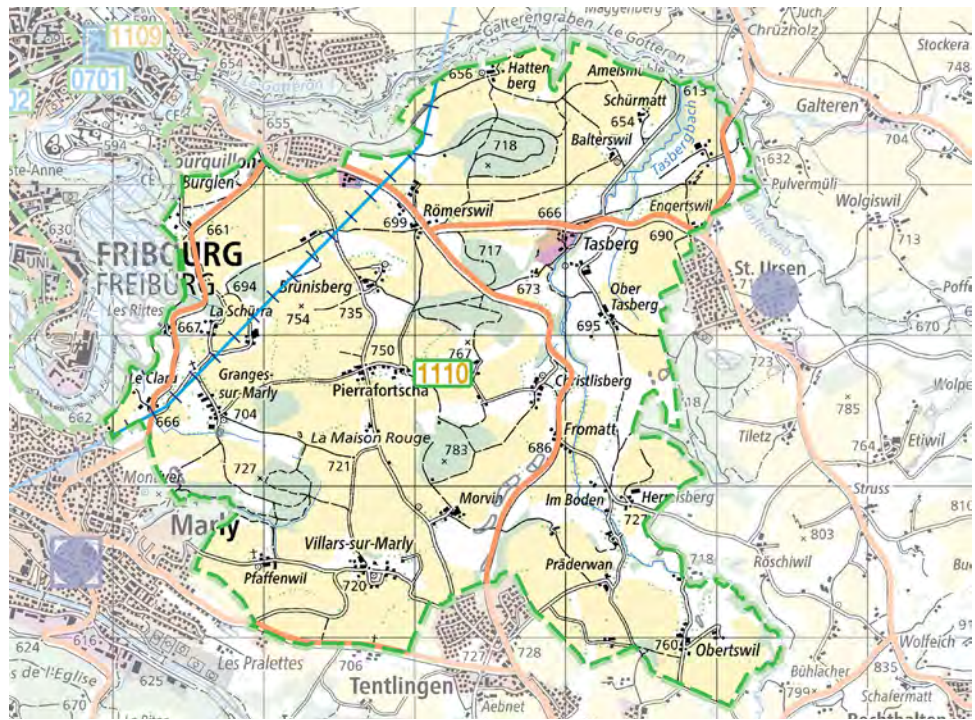
Tentlingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

Gemeindeverband Region Sense

ARS



1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Pierraforttscha und Umgebung ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Diese Landschaft ist durch ein rurales Ambiente, gut erhaltene Baumstrukturen, eindruckliche Ausblicke auf die Stadt Freiburg und die Voralpen sowie ein patrizianisches Kulturerbe geprägt, das diesem Vorgarten der Kantonshauptstadt eine einzigartige Atmosphäre verleiht, die zum Verweilen einlädt.

D

Ein durch Bäume und Hecken strukturierter idyllischer ländlicher Rahmen

Die landwirtschaftlich geprägte Landschaft hat ihren ländlichen Charakter gut vor der quasi generalisierten vorstädtischen Entwicklung im Umfeld der Kantonshauptstadt bewahren können. Die landwirtschaftliche Nutzung sowie die weitgehend von Bodenverbesserungen verschonten Kulturen verleihen der Gegend einen Hauch von ländlicher Ursprünglichkeit. Das Relief besteht aus kleinen mit offenen Landwirtschaftsflächen übersäten Hügel, deren Kuppen häufig bewaldet sind. Von den Hügeln bieten sich eindruckliche Ausblicke auf die Stadt Freiburg und die Voralpen. Hecken, Alleen, Einzelbäume und Baumreihen begleiten und unterstreichen die Wege und Strassen, die zu den weit verstreuten und entlegenen Weilern, Bauernhöfen und Patrizierhäusern führen. Die mancherorts noch unbefestigten Wege laden zum Spazieren und zur Erholung ein.

Ein architektonisches und landschaftliches Erbe der Patrizier

Mehrere Patrizierhäuser und Wohnschlösser, die von Freiburger Adelsfamilien ab dem 18. Jahrhundert gebaut wurden, prägen die Landschaft nachhaltig. Dank ihren historischen, heimatkundlichen und architektonischen Eigenarten kann die Geschichte des Ballungsraumes Freiburg nachvollzogen werden. In den Gärten der Bauernbetriebe und Herrenhäuser stehen häufig alte Bäume und Hochstammobstgärten, die den ursprünglichen Charakter der Landschaft unterstreichen und vielfältige Lebensräume für Fauna und Flora bieten.

3. Spezifische Ziele

Beibehaltung des ländlichen und landwirtschaftlichen Charakters der Landschaft

Die Landschaft ist stark von offenen landwirtschaftlichen Flächen geprägt, die im Rahmen einer Landwirtschaft, die sowohl die Interessen von Natur und Landschaft als auch ihre Bewirtschaftung respektiert. Bei Neu- und Umbauten ist der Integration in die Landschaft grosse Beachtung zu schenken.

Erhaltung und Ergänzung des Netzes von Hecken und Bäumen

Das Netz von Hecken und Bäumen ist zu erhalten, zu erneuern und zu ergänzen, insbesondere die Alleen und Baumreihen längs der Wege und die markanten Einzelbäume.

Bewahrung und Aufwertung der historischen Bausubstanz, ihrer Gärten und Hochstammobstgärten sowie der zugehörigen Bäume

Die Patrizierhäuser und Wohnschlösser sowie ihre Aussenanlagen sollen erhalten werden. Auch die bestehenden Hochstammobstgärten sind zu erneuern oder zu stärken.

Organisation der Besucherlenkung der Tagesbesucher

Mit dem Ziel, die Besucherströme optimal zu lenken, sind die Mobilitätsnetze und Parkplätze sowie ergänzende kleine touristische Infrastrukturen zu organisieren. Neue Gestaltungen oder Anlagen müssen harmonisch in das landschaftliche Umfeld integriert werden.

P1111

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Nordufer des Murtensees

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Landschaft

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Mont-Vully

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Seebezirk

- Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)
- Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN); Erkennung von BLN: siehe Thema LANDSCHAFT.
- Stadt von nationaler Bedeutung
- Kleinstad/Städtchen von nationaler Bedeutung

- Siedlung / Städtisches und Energieprojekt
- Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
- Ländlicher und natürlicher Raum
- Umwelt / Deponie
- Verstädtertes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung
- Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Landschaft Nordufer des Murtensees ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB)..

2. Begründung des Standortes

Die Landschaft erstreckt sich längs des Murtensees, der ihr als Hintergrund dient und einen ganz speziellen Charakter gibt. Die freie Sicht auf den Murtensee verleiht der Gegend einen Hauch von Ruhe und Horizontalität, der mit dem umgebenden Relief kontrastiert. Die Landschaft von kantonaler Bedeutung ergänzt das BLN-Objekt Mont Vully. Sie besteht aus vier grossen landschaftlichen Komponenten: Dem Seeufer, den Wohnquartieren und ihren Gärten, den Strassendörfern und den Rebbergen. Die Region bietet eine Vielzahl an Freizeit- und Tourismusaktivitäten

D

(Sport- und nautische Tätigkeiten sowie Fischerei am See, Aktivitäten in Verbindung mit dem historischen, kulturellen, weinbaulichen oder natürlichen Erbe). Die zahlreichen Langsamverkehrsrouten erlauben es, diesen Lebensraum zu geniessen.

Strassendörfer von hohem kulturhistorischem Wert

Die Strassendörfer weisen eine hohe Qualität auf, sowohl wegen ihrer speziellen Struktur (zahlreiche ISOS-Ortsbilder) als auch wegen der Vielzahl von Gebäuden, die aus kulturhistorischen Gründen unter Denkmalschutz stehen. Auch die Weinkeller und andere traditionelle handwerkliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Weinbau prägen den Charakter der Dörfer.

Weinberge

Die Weinberge an den Hängen des Mont Vully bestehen aus zahlreichen charakteristischen Elementen (Trockensteinmauern, Steintreppen, Einfriedungen, Weinbauer- und Patrizierhäuser) und werden im westlichen Teil von Hecken und Wäldern unterbrochen. Sie vermitteln ein starkes Gefühl der Zugehörigkeit und der Identifikation mit der Region.

Übergangsbereich aus Wohnquartieren

Ein Übergangsbereich aus Wohnquartieren schwacher Dichte mit ihren Vorgärten sowie Reben und landwirtschaftliche Flächen grenzen das Seeufer von den Strassendörfern ab.

Seeufer

Längs des Seeufers finden sich sowohl dem Tourismus gewidmete Abschnitte wie auch weitgehend natürlich gebliebene Uferabschnitte, die einer vielfältigen Fauna und Flora Lebensraum bieten. Das Ufer ist über weite Strecken bestockt.

3. Spezifische Ziele

Erhaltung des Charakters der Weinbaudörfer

Die Strassendörfer von hohem kulturhistorischem Wert verdienen es, erhalten zu werden. Die traditionellen handwerklichen Tätigkeiten in den Dorfkernen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Weinbau, sollen bewahrt und gefördert werden. Die Gestaltung der öffentlichen Plätze in den Dorfzonen verdient eine besondere Aufmerksamkeit, um den typischen Charakter der Weinbaudörfer zu unterstützen.

Erhaltung der Weinberge und ihrer Sichtbarkeit

Die Bereiche der Weinberge und ihre charakteristischen traditionellen Elemente sind zu erhalten. Ausserdem ist dafür zu sorgen, dass die Weinberge vom See und von den Aussichtspunkten innerhalb der LKB aus sichtbar bleiben.

Anstreben einer hochwertigen Entwicklung der Wohnquartiere

In den überbaubaren Bereichen muss eine Harmonie der Bauten gewährleistet werden. Zwischen dem Seeufer und der Wohnzone sind offene Räume zu erhalten. Die linearen Strukturen der Landschaft im Bereich zwischen Nant und der Südgrenze des Gebiets müssen ersichtlich bleiben.

Die räumliche Struktur der Landschaft mit ihren linearen und parallelen Elementen verdient besondere Beachtung und soll bewahrt werden, indem Grünflächen oder andere Landschaftsstrukturen zwischen dem See und den Dörfern oder auch die typische Strassendorfstruktur beibehalten werden.

Sicherstellung eines Gleichgewichts zwischen dem Tourismusangebot, der Freizeitnutzung und den natürlichen Lebensräumen

Mit dem Ziel, die Besucherströme optimal aufzunehmen und zu leiten, sind das Langsamverkehrsnetz und die Parkplätze sowie die kleinen touristischen Strukturen zu organisieren. Der Zugang zu stark frequentierten Zonen soll nur in gewissen Bereichen sichergestellt werden, während andere bewahrt bleiben sollen, damit der Druck auf Fauna und Flora vermindert und die natürlichen Lebensräume hoher Qualität geschützt werden.

Gestaltung eines Seeuferwegs

Um den linearen Aspekt der Landschaft zu stärken und besser zugänglich zu machen, sollte ein Seeuferweg gestaltet werden. Dieser dient als Übergang zwischen dem See und den bebauten Bereichen.

P1112

Landschaft von kantonaler Bedeutung: Terrassenlandschaft von Cheyres-Châbles-Font

STAND DER KOOR- DINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDE- NES THEMA

Landschaft

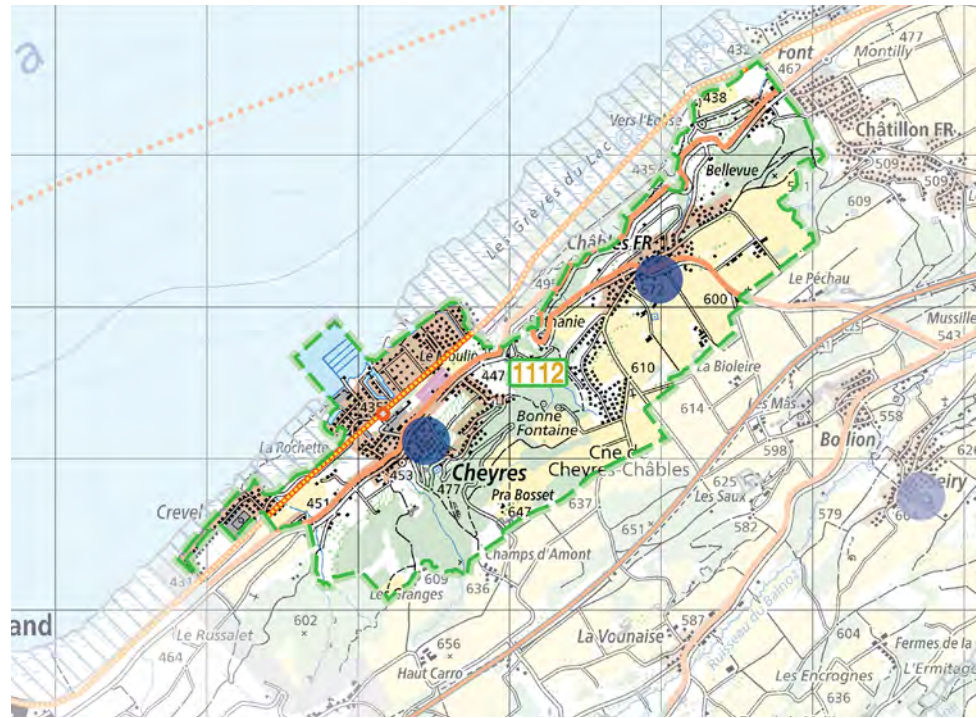
GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PRO- JEKT GEPLANT IST

Estavayer

Cheyres-Châbles

ANDERE BETROF- FENE STELLE

COREB



Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB)	Siedlung / Städtisches und Energieprojekt
Inventarierter natürlicher Lebensraum und Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN); Erkennung von BLN; siehe Thema LANDSCHAFT.	Mobilität / Bahnhof und Eisenbahnlinie
Stadt von nationaler Bedeutung	Ländlicher und natürlicher Raum
Kleinstadt/Städtchen von nationaler Bedeutung	Umwelt / Deponie
	Verstärktes Dorf von nationaler/regionaler Bedeutung
	Dorf von nationaler/regionaler/lokaler Bedeutung

1. Projektbeschreibung

Die Terrassenlandschaft von Cheyres-Châbles-Font ist eine Landschaft von kantonaler Bedeutung (LKB).

2. Begründung des Standortes

Diese Landschaft ist eng mit dem See verbunden, dessen Uferbereiche und Schilfgürtel durch das BLN-Inventar und die Moorlandschaft der Grande Cariçaie mit internationaler Bedeutung geschützt sind. Neben den typischen Weinbergterrassen ist diese Gegend durch ein Mosaik an natürlichen, landwirtschaftlichen und bebauten Flächen zusammengesetzt.

D

Eine besondere Weinbergterrassenlandschaft

Die teils durch fluvio-glaziale, teils durch anthropogene Prozesse gebildeten Weinbergterrassen wechseln ab mit Gehölzen, Hecken und kleinen landwirtschaftliche genutzten Restflächen. Das dadurch entstehende Mosaik schafft eine im Kanton nur selten vorkommende spezielle Atmosphäre. Die unregelmässige Topografie bestehend aus Weinbergterrassen, die teilweise durch Bäche unterbrochen sind, führt zu für jede Hangexposition spezifischen mikroklimatischen Bedingungen, die dadurch einer Vielzahl von Pflanzen und Tieren willkommene Lebensräume bieten. Die geomorphologischen und klimatischen Eigenschaften der Region laden zur traditionellen Form des Weinbaus in Terrassen ein.

Eine Reihe von dauerhaften Landschaftsstrukturen

Die Landschaft mit den für die Gegend typischen Obstgärten, Einzelbäumen und Hecken bildet ein qualitativ hochwertiges Hintergrundbild zum BLN-Gebiet der Grande Cariçaie. Diese Bauelemente strukturieren die ganze Landschaft und tragen zu ihrem typischen Charakter und ihrer Seltenheit bei.

Bevorzugte Aussichtsterrasse auf die Grande Cariçaie und den Neuenburgersee

Die auf verschiedenen Ebenen gelegenen Terrassen bieten eine Vielfalt von Aussichtspunkten auf die Grande Cariçaie, den Neuenburgersee und den Jura. Das Gebiet von Font bietet einen guten Blick auf den See und bildet das Eingangstor zu dieser Landschaft. Das Schloss Font und die romanische Kirche aus dem 12. Jahrhundert thronen auf den Weinbergen und sind weitere auffällige Landschaftselemente, die durch den Seeblick aufgewertet werden.

3. Spezifische Ziele

Erhaltung der Weinbauterrassen

Die durch Trockensteinmauern gestützten Weinterrassen oberhalb der Grande Cariçaie müssen sachgerecht unterhalten und wiederhergestellt werden, um die Weinberge (strukturierende Böschungen und Trockensteinmauern) langfristig zu bewahren.

Erhaltung des vielfältigen Mosaiks von unterschiedlichen Landschaftstypen

Bei der künftigen Entwicklung ist auf ein harmonisches Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Nutzungen zu achten. Die Eingliederung der neuen Gebäude in die Landschaft und die Erhaltung und Förderung der bestehenden Strukturelemente und des Baumerbes sollen sichergestellt werden.

Aufwertung der Aussichtspunkte auf die grossen Landschaftsräume

Die bestehenden Aussichtspunkte auf die Landschaft der Grande Cariçaie und auf die kulturhistorisch wertvollen Ortschaften des Südufers des Neuenburgersees sollen erhalten und aufgewertet werden.

Organisation der Besucherlenkung mittels Langsamverkehr

Mit dem Ziel, die Besucherströme optimal aufzunehmen und zu leiten, sind das Langsamverkehrsnetz und die Parkplätze sowie die kleinen touristischen Strukturen zu organisieren. Langsamverkehrsverbindungen zwischen den verschiedenen Aussichtspunkten von Interesse müssen geschaffen werden. Der Zugang zu den oft besuchten Zonen soll nur in gewissen Bereichen sichergestellt werden, während andere bewahrt bleiben, damit der Druck auf Fauna und Flora vermindert und die natürlichen Lebensräume hoher Qualität geschützt werden. Die verschiedenen Bereiche und ihre Nutzungen müssen klar definiert werden.