

## Gemeindeverband Region Sense

### Regionalplanung Sense 2030



Regionaler Richtplan  
Siedlung, Verkehr und  
Energie

Bericht und Massnahmen

Genehmigt vom Staatsrat  
11. Juni 2014

07. November 2014

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Gemeindeverband Region Sense  
Nicolas Bürgisser, Präsident  
Schwarzseestrasse 5, 1712 Tafers  
Tel. 206 494 27 57, Fax 026 494 36 12  
www.senseland.ch, info@regionsense.ch

### **Begleitausschuss Regionalplanung:**

Walter Fasel, Gemeinde Heitenried (Vorsitz)  
Nicolas Bürgisser, Oberamtmann Sensebezirk  
Manfred Raemy, Geschäftsführer Region Sense  
Marcel Kolly, Gemeinde Rechthalten  
Kuno Philipona, Gemeinde Düringen  
Friedrich Santschi, Kanton FR, BRPA  
Kirk Ingold, Kanton FR, BRPA (ab 2013)

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

### **Bearbeitung:**

Marco Rupp, Dr. phil. nat., Raumplaner SIA  
Mikael Garn, dipl. Geograf, Planer FSU  
Günter Weber, 3 BAG (Teil ÖV)  
Marcel Gutschner, NET Nowak Energie & Technologie AG (Teil Energie)

## **Inhalt**

<b>Verzeichnisse</b>	<b>5</b>
<b>Kurzfassung</b>	<b>10</b>
<b>Teil A: Bericht</b>	<b>17</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>17</b>
1.1 Ausgangslage und Zielsetzung	17
1.2 Aufbau und Inhalte des Richtplans	17
1.3 Geltungsbereich und Verbindlichkeit des Richtplans	18
<b>2. Gliederung des Perimeters</b>	<b>20</b>
2.1 Gliederung nach Zentralität	20
2.2 Gliederung nach Teilräumen	21
<b>3. Ist-Zustand und Trendszenario 2030</b>	<b>23</b>
3.1 Siedlung	23
3.2 Verkehr	33
3.3 Energie und Umwelt	56
<b>4. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf</b>	<b>60</b>
4.1 Siedlung	60
4.2 Verkehr	62
4.3 Energie und Umwelt	65
<b>5. Ziele und Strategie (behördenverbindliche Inhalte)</b>	<b>68</b>
5.1 Ziele	68
5.2 Strategie	72
<b>6. Leitbild 2030 (behördenverbindliche Inhalte)</b>	<b>78</b>
6.1 Einleitung	78
6.2 Leitbild Siedlung	78
6.3 Leitbild Verkehr	86
6.4 Leitbild Energie	92
<b>Teil B: Massnahmen</b>	<b>95</b>
<b>7. Übersicht Massnahmen</b>	<b>95</b>
7.1 Massnahmen Siedlung	95
7.2 Massnahmen Verkehr	95
7.3 Massnahmen Energie	96
7.4 Monitoring und Controlling	96
7.5 Auswirkungen des Massnahmenpakets	97
7.6 Kosten und Finanzierung	98
7.7 Priorisierung und Umsetzung	98

<b>8. Massnahmenblätter (behördenverbindlich)</b>	<b>100</b>
8.1 Inhaltsverzeichnis	100
8.2 Massnahmenblätter	101
<b>Genehmigungsvermerke</b>	<b>139</b>

## Verzeichnisse

### Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AfU	Amt für Umwelt des Kantons Freiburg
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
BGF	Bruttogeschossfläche
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
B+R	Bike + Ride
BRPA	Bau- und Raumplanungsamt
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EFH	Einfamilienhaus
E+F	Einkauf und Freizeit
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
Fz.	Fahrzeuge
GEAK	Gebäudeenergienachweis der Kantone
GIS	Geoinformationssystem
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektar(en)
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IGW	Immissionsgrenzwert
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
kant.	Kantonaler
KantRP	Kantonaler Richtplan
k.a.	Keine Angaben
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LRV	Luftreinhalteverordnung
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Langsamverkehr
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeiten
OS	Oberstufe (Schulen)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
reg.	Regionaler
RPBG	Raumplanungs- und Baugesetz
RUBD	Raumplanungs-, Umwelt-, und Baudirektion
RVP	Regionaler Verkehrsplan

SSVZ	Schweizerische Strassenverkehrszählung
Vgl.	Vergleiche
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VZ	Volkszählung (eidgenössisch)
Z.B.	Zum Beispiel
Z.h.	Zuhanden
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

### **Literaturverzeichnis**

- Agglomeration Freiburg, Agglomerationsprogramm 2. Generation, 2012
- AEE, Ökostrom in der Schweiz – der Marktanteil erneuerbarer Stromprodukte im Jahr 2008, 2009
- Ajena, Planair; Die Erneuerbaren Energien im Dienste der nachhaltigen Entwicklung, Energiebilanz Sensebezirk, 2004
- Akademien der Wissenschaften Schweiz, Lösungsansätze im Konfliktfeld erneuerbare Energien und Raumnutzung, 2011 (Arbeitsversion)
- Amt für Umwelt des Kantons Freiburg, Luftreinhaltung, Überwachung der Luftschadstoffbelastung, Stickstoffdioxidmessungen mit Passivsammlern, 2010
- Amt für Umwelt des Kantons Freiburg, Informationsbulletin, Lärmschutz an Strassen im Kanton Freiburg, 2009
- Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg, Kantonaler Verkehrsplan, 2006
- Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg, Sachplan Energie 2002
- Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg / CUTAF, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten der Freiburger Bevölkerung, 2008
- Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg / Planair, Concept éolien du canton de Fribourg, 2008
- Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg / Weinmann-Energies SA, Planification énergétique du canton de Fribourg, 2008
- ARE, 2010: Nationales Personenverkehrsmodell des UVEK, Referenzzustand 2030
- BFE, EnergieSchweiz 2011 – 2020, Detailkonzept, Version vom 1.10.2010

- BFE, Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2009, 2010
- BFE / ARE, Empfehlung zur Planung von Windenergieanlagen - Die Anwendung von Raumplanungsinstrumenten und Kriterien zur Standortwahl, 2010
- BFE / BLW / ARE / BAFU, Strategie für die Produktion, Verarbeitung und Nutzung von Biomasse in der Schweiz, 2009
- BFS, Pendlermobilität in der Schweiz, 2004
- BG Ingénieurs-Conseils / Tiefbauamt des Kantons Freiburg, Beurteilung und Bewirtschaftung der Wasserkraft im Kanton Freiburg - Synthesebericht, Erläuterungen zum Kapitel „Wasserkraft“ des kantonalen Richtplans (Version für das Mitwirkungsverfahren) 2010
- Bundesamt für Umwelt (BAFU) 2009: Lärmbelastung in der Schweiz. Ergebnisse des nationalen Lärmmonitorings SonBase. Umwelt-Zustand Nr. 0907. Bundesamt für Umwelt, Bern: 62 S.
- EnergieSchweiz für Gemeinden, Räumliche Energieplanung – Werkzeuge für eine zukunftstaugliche Wärmeversorgung, 2010
- Géothermie.ch, Les sondes géothermiques – un chauffage discret, sans émission de CO2 et sans entretien, 2007
- Groupement PGF, Evaluation du potentiel géothermique du canton de Fribourg – géostructures énergétiques, implantation des sondes géothermiques verticales, ressources en aquifères profonds, géothermie haute énergie, 2005
- Kanton Freiburg, Umweltbericht 2006, Lärmschutz
- Kanton Freiburg, SBD: VALTRALOC-Wegleitung 2001. Projekte zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten: Akteure, Ablauf und Gestaltungsmittel, 2001
- Regionaler Naturpark Gantrisch, Managementplan für den Betrieb 2012-2021
- NET Nowak Energie & Technologie / BFE, Potenzialabschätzung für Sonnenkollektoren im Wohngebäudepark - Regionalstudie Wohngebäudepark des Kantons Freiburg und Reevaluation des Potenzials in der Stadt Zürich, 2010
- NET Nowak Energie & Technologie / Service des Transports et de l'Énergie du canton de Fribourg, Le Potentiel Photovoltaïque dans le Canton de Fribourg, 1998

- Planair, Autonomie énergétique de quatre régions suisses, 2008
- Regionaler Naturpark Gantrisch, Managementplan für den Betrieb 2012-2021
- Region Sense, Tourismuskonzept des Sensebezirks, Tourismuskommission des Sensebezirks, 16. März 2011
- RUBD (Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion des Kantons Freiburg), kantonaler Richtplan, 2002
- RUBD (Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion des Kantons Freiburg), Anpassung des kantonalen Richtplans, Version 8. November 2010, Bericht Nr. 228 des Staatsrats an den Grossen Rat, Änderung des kantonalen Richtplans in den Bereichen Arbeitszonen, grosse Verkehrserzeuger, Energie, Agglomerationsprogramm Bulle, Pärke von nationaler Bedeutung sowie Materialabbau
- Staat Freiburg, BRPA, Interkommunale Zusammenarbeit von Gemeinden als überkantonale Zentren in den Kantonen Freiburg und Bern, 27. Juni 2013
- Staat Freiburg, BRPA, Checkliste Interkommunale Zusammenarbeit, 2013
- Staat Freiburg, Empfehlungen für die architektonische Integration von Solaranlagen, 2011
- Tiefbauamt Kanton Freiburg, Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk, Schlussbericht, ArGe Sense: Rapp, KB&P, SC+P, BHP, 2009
- Topten, Strassenbeleuchtung – Empfehlungen für Gemeindebehörden und Beleuchtungsbetreiber, 2007
- Ulrich Bruno, Dynamische Energiebilanz des Sensebezirks im Kanton Freiburg, 2007
- VFEE Verein zur Förderung erneuerbare Energien, Checklist für Biogasanlagen, 2009

## Webverzeichnis

- Bundesamt für Statistik: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), 1981 - 2009:  
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01.html>
- Bundesamt für Statistik: Betriebszählung (BZ):  
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/06/02/blank/data.html>
- Bundesamt für Strassen: Schweizerische Strassenverkehrszählung 2005:  
[http://www.portal-stat.admin.ch/ssvz/files/BE\\_de.html](http://www.portal-stat.admin.ch/ssvz/files/BE_de.html)
- Bundesamt für Statistik: Eidgenössische Volkszählung 1990 und 2000:  
[http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen\\_\\_quellen/blank/blank/vz/uebersicht.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen_quellen/blank/blank/vz/uebersicht.html)
- Gemeindeverband Region Sense: <http://www.regionsense.ch/>
- Kanton Freiburg: Kantonaler Richtplan:  
<http://www.sit.fr.ch/pdf/index.html?language=de>
- Kanton Freiburg: Amt für Statistik:  
<http://www.fr.ch/sstat/de/pub/index.cfm>
- Kanton Freiburg: Amt für Mobilität:  
<http://www.fr.ch/smo/de/pub/index.cfm>
- Kanton Freiburg: Bau- und Raumplanungsamt:  
<http://www.fr.ch/seca/de/pub/index.cfm>

## **Kurzfassung**

### **Zusammen die Zukunft gestalten**

Zum Sensebezirk gehören 19 Gemeinden vom alpinen Schwarzsee im Süden bis zum mittelländischen Bösing im Norden. So unterschiedlich diese Gemeinden aufgrund ihrer naturräumlichen Gegebenheiten sind, so gemeinsam ist auch das Interesse daran, die Region Sense in ihrer Gesamtentwicklung zu fördern und im regionalen und kantonalen Standortwettbewerb zu stärken. Denn eine solche Stärkung kommt jeder einzelnen Gemeinde der Region Sense früher oder später wieder zugute. Hier bietet die Regionalplanung eine Chance die Kräfte zu bündeln und die gemeinsamen Ziele und Strategien zu definieren.

Ziel des Regionalen Richtplans ist es, eine enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zu gewährleisten. Dies auch unter dem Aspekt der Energie. Durch eine haushälterische Bodennutzung und eine Siedlungsstrategie, die sich an der Zentrenstruktur und an der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr orientiert, kann eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlung sichergestellt und auch Energie gespart werden. Wege können kurz gehalten und, wo möglich, auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. Dies unter dem Motto: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln. Neue Infrastrukturen werden auch in Zukunft nötig sein; angesichts der finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden müssen allerdings klare Prioritäten gesetzt werden. Denn es gilt nicht nur die neue Infrastruktur zu finanzieren, sondern auch die bestehende zu unterhalten.

Als übergeordneter Rahmen für den Regionalen Richtplan dient der Kantonale Richtplan aus dem Jahre 2002. Dieser ist das wichtigste Instrument der kantonalen Raumplanung, das die allgemeine Raumplanungspolitik für die kommenden zehn Jahre festlegt. Der Richtplan orientiert sich an den Prinzipien der Konzentration, der Kooperation, der Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung für den ganzen Kanton sowie der optimalen Nutzung vorhandener Infrastrukturen. Der Inhalt des Kantonalen Richtplans ist für den Kanton, die Regionen und die Gemeinden verbindlich.

Die Erarbeitung des Regionalen Richtplans erfolgt unter der Federführung der Region Sense und unter Einbezug der Regionsgemeinden und den zuständigen Stellen des Kantons. Mit dem Regionalen Richtplan wird eine mittel- bis langfristige Abstimmung von Verkehrs-, Siedlungsentwicklung und Energie auf regionaler Ebene angestrebt.

### **Wie sieht unsere Zukunft aus?**

Natürlich kennen wir die Zukunft nicht, und vieles wird sich überraschend entwickeln. Trotzdem ist es wichtig, sich Ziele zu setzen und eine Strate-

gie zu entwickeln, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Die Bevölkerungsszenarien zeigen, dass die Bevölkerung in den nächsten 20 Jahren noch zunehmen wird. Aufgabe der Region und der Gemeinden ist es, diese Bevölkerungsentwicklung aufzufangen und an geeigneten Standorten ein Angebot zu schaffen. Wo Leute wohnen, ist es auch sinnvoll, dass gearbeitet wird. Auch die Zahl der Arbeitsplätze wird noch zunehmen. Neue Arbeitsplätze sind vorzugsweise im Regionalzentrum Düdingen/Tafers und in den interkommunalen Zentren anzusiedeln (Bösingen, Schmitten, Wünnewil-Flamatt, Giffers/Tentlingen, Plaffeien/Oberschrot).

Mit der Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze geht auch ein Wachstum des Verkehrs einher. Dieser ist so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Dabei spielen der öffentliche Verkehr (Bahn/Bus) und der Umsteigeknoten Düdingen eine wichtige Rolle. Als interregionaler/interkantonaler Anschlusspunkt dient der Region Sense die kantonale Entwicklungsachse Freiburg–Bern (Bahnlinie und Autobahn).

Eine gesunde Entwicklung berücksichtigt alle Regionsteile. Auch für die ländlichen Gemeinden ist es wichtig, dass die Bevölkerung und lokale Arbeitsplatzangebote erhalten werden können und an sinnvollen Standorten eine Weiterentwicklung stattfindet. Im Gunstraum entlang der Autobahn (Unterer Sensebezirk) geht es hingegen mehrheitlich darum, mit dem Entwicklungsdruck umzugehen und eine kontrollierte Entwicklung auszugestalten.

## **Die Struktur der Region erfassen**

Mit der Definition der Zentralitätsstruktur will die Region Sense gute Voraussetzungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung und eine effiziente regionalpolitische Steuerung schaffen. Neben dem bereits im Kantonalen Richtplan festgelegten Regionalzentrum Düdingen/Tafers werden neu interkommunale Zentren definiert. Diese haben gegenüber dem übrigen Umland verschiedene Zentrumsfunktionen zu erfüllen (z.B. Versorgung, Bildung). Attraktive regionale und interkommunale Zentren wirken sich positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Region aus.

In Zukunft sollen die bezeichneten Zentren ihre Funktion als Arbeitsplatzstandorte, multifunktionale Versorgungszentren und Verkehrsknotenpunkte verstärkt wahrnehmen können. Sie haben deshalb bei der Zuordnung von überkommunalen Nutzungen Vorrang (z.B. regionale Entwicklungsgebiete, Schulen, Sporteinrichtungen).

## Die Trends bis 2030

### Siedlung

Das zu erwartende Trendszenario 2030 ist eine weiterhin starke Entwicklung im Unterland Sensebezirk und entlang der A12, welche sich ohne Massnahmen fortsetzen wird. Diese Entwicklung ist einerseits eine Chance für die Region, birgt aber andererseits auch Gefahren hinsichtlich der Zersiedelung und des erhöhten Verkehrsaufkommens.

Für den Bezirk Sense kann unter Berücksichtigung der zurückliegenden Entwicklung mit einem mittleren Wachstum von rund 15 % bis ins Jahr 2030 gerechnet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung in den drei Teilräumen wie bis anhin verhält. Gemäss diesem Trend ist für das Unterland mit den bevölkerungsstarken Gemeinden Düdingen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt mit dem grössten Wachstum in der Höhe von ca. 20 % zu rechnen. Das Wachstum des Mittleren Sensebezirks und des Oberlands dürfte hingegen deutlich tiefer ausfallen und rund 10 % betragen. Daraus ergibt sich das regionale Wachstum von 15 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung des Bezirks.

### Verkehr

Bezüglich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (z.B. weiter zunehmende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung von Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Die stetige Verkehrszunahme auf der A12 und den Kantonsstrassen, insbesondere im Innerortsbereich, verursacht zunehmend Probleme. Die Lebensqualität in den Dörfern der Region Sense ist beeinträchtigt. Für die Region Sense wird gemäss kantonaler Modellierung eine jährliche Verkehrszunahme (DTV) von bis zu 2 % prognostiziert (Düdingen). Dies entspricht einer Zunahme von rund 48 % bis ins Jahr 2030. Auf weiteren Achsen ist mit einer jährlichen DTV-Zunahme von rund 1.5 % zu rechnen. Dies entspricht einer Zunahme von rund 34 % bis ins Jahr 2030.

### Energie und Umwelt

Die starken Veränderungen im Siedlungs- und Verkehrsbereich haben auch im Sensebezirk in den letzten Jahrzehnten zu einer massiven Zunahme des Energieverbrauchs und zu einer hohen Auslandabhängigkeit bei der entwicklungsstrategisch wichtigen Energieversorgung geführt.

Die Zunahme des Energieverbrauchs auf hohem Niveau hat sich in den letzten Jahren in der Schweiz – dank Energieeffizienzmassnahmen – verlangsamt. Im Bereich der Elektrizität steigt der Verbrauch deutlich stärker an. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Elektrizität in der Ener-

gieversorgung anwachsen wird. Diese Tendaussagen treffen auch für den Sensebezirk zu. Im Sensebezirk ist davon auszugehen, dass die Potenziale bei Energieeffizienz und erneuerbare Energien deutlich besser genutzt und so die energierelevanten Bereiche nachhaltig und mit hoher regionaler Wertschöpfung gestaltet werden.

Im Bereich Umwelt (Luftreinhaltung und Lärmschutz) steht die Region Sense heute grundsätzlich gut da. Die definierten Grenzwerte werden grösstenteils eingehalten. Ausnahmen bilden z.T. die stark belasteten Ortsdurchfahrten (z.B. Düdingen). Es ist davon auszugehen, dass der Strassenverkehr in Zukunft weiter zunimmt. Steigt die Verkehrsmenge noch an, so könnte auch ein Teil der heute noch nicht betroffenen Bevölkerung in den nächsten Jahren in den Einfluss schädlicher Luft- und Lärmimmissionen gelangen.

## **Handlungsbedarf**

### **Siedlung**

Übergeordnetes Thema ist die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Sensebezirk. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung sollen wo möglich die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert werden.

Im Bereich Wohnen stehen zwei Themen im Vordergrund: Einerseits ist die Erhaltung und Schaffung von attraktiven Wohnlagen zu fördern, andererseits sind neue, grössere Wohnsiedlungen besser mit dem ÖV zu erschliessen. Im Bereich Arbeiten besteht bei der Schaffung/Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten Handlungsbedarf. Gut erschlossene oder erschliessbare Standorte für Arbeiten sollen benannt werden (ergänzend zu den bestehenden Standorten gemäss Kantonalem Richtplan).

### **Verkehr**

Die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz führt zu sich verschärfenden Kapazitätsengpässen in den Ortsdurchfahrten. Dies insbesondere im Unterland des Sensebezirks. Prioritär im Unterland sind deshalb Massnahmen erforderlich, die zunehmende Kapazitätsengpässe auffangen sowie Lärm- und Luftbelastung und Unfälle reduzieren können.

Die ÖV-Verbindung zwischen dem Unteren und dem Mittlerem Sensebezirk mit dem Bezirkshauptort Tavers ist zu verbessern. Dies gilt auch für Verbindungen aus dem mittleren und oberen Bezirksteil zu Zielen im Wangental. Die bestehenden Taktlücken auf den nach Freiburg führenden Buslinien sind zu schliessen, in den Nebenverkehrszeiten im Minimum ein 60'-Grundtakt anzubieten. Am Abend ist der Betriebsschluss später zu legen.

Im Bereich Langsamverkehr sollen Velospuren im Rahmen der jeweils anstehenden Sanierungen der Kantons- und Gemeindestrassen realisiert

werden. Hauptziel ist das Erhalten und Optimieren des bestehenden Grundnetzes.

### **Energie und Umwelt**

Die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien in den Bereichen Industrie und Gewerbe, Gebäude und Haushalte sowie Mobilität ist von hoher Bedeutung für die nachhaltige Energieversorgung und regionale Wertschöpfung.

Der Sensebezirk kann als Energiestadt-Region / Energieregion im Rahmen seiner Kompetenzen insbesondere über raumplanerische und infrastrukturelle sowie kommunikative und informative Massnahmen wichtige Akzente setzen. Der Faktor Energie soll verstärkt für die Standortattraktivität punkto Arbeit, Freizeit und Wohnen genutzt werden.

Im Bereich Umwelt (Luftreinhaltung und Lärmschutz) besteht insbesondere aufgrund der stetigen Zunahme des motorisierten Verkehrs Handlungsbedarf. Die Definition und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen liegt jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der Region, sondern werden auf den Stufen Bund, Kanton und Gemeinden angegangen. Im vorliegenden Regionalen Richtplan wird deshalb auf umweltspezifische Ziele, Strategien, Leitbilder und Massnahmenblätter verzichtet. Es bestehen jedoch vielfältige Abhängigkeiten zu den Themen Siedlung und Verkehr (raumplanerische Massnahmen, Förderung öffentlicher- und Langsamverkehr, Sanierung Ortsdurchfahrten u.a.). Diese Zusammenhänge werden im vorliegenden Bericht dargestellt.

### **Strategische Stossrichtung**

Übergeordnetes und gemeinsames Ziel der Gemeinden der Region Sense ist eine selbstbewusste und vielfältige Region mit Ausstrahlung. Die Entwicklung der Region soll unter den Grundsätzen der Nachhaltigkeit stattfinden. Die drei Dimensionen «ökologische Verantwortung», «wirtschaftliche Leistungsfähigkeit» und «gesellschaftliche Solidarität» sind bei der Zieldefinition in den zentralen Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Energie ausgewogen zu berücksichtigen.

Die Siedlungsentwicklung soll sich auf den vordefinierten Entwicklungsachsen gemäss Entwicklungsleitbild konzentrieren. Die Teilräume und Zentren sind differenziert und entsprechend ihrer spezifischen Stärken zu fördern. Die Siedlungsentwicklung soll wo möglich an zentralen und gut erschlossenen Lagen erfolgen sowie an Standorten, wo eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Dies schliesst eine moderate Entwicklung in eher ländlichen Gemeinden nicht aus (z.B. im Oberland). Wichtig ist, dass alle Gemeinden in ihrem Rahmen Perspektiven haben. Bei der Siedlungsentwicklung sollen die Potenziale der inneren Verdichtung möglichst gut ausgeschöpft werden.

Der Sensebezirk hat im Sommer 2011 das Energiestadt-Label erhalten und führt das energiepolitische Aktivitätenprogramm auf regionaler Ebene. Damit hat der Sensebezirk das kantonale Ziel, dass langfristig alle Gemeinden die Anforderungen für die Erlangung des Energiestadt-Labels erfüllen, bereits erreicht. Bis ins Jahr 2030 soll die 4000-Watt-Gesellschaft erreicht werden.

## **Massnahmen**

Auf der Grundlage des evaluierten Handlungsbedarfs, dem angestrebten Leitbild und den formulierten Zielsetzungen ergibt sich ein Massnahmenkatalog.

Die Massnahmen im Bereich Siedlung konzentrieren sich auf die Themen Zentrenstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte und auf die koordinierte Entwicklung des Unteren Sensebezirks, respektive den Umgang mit dem dort vorhandenen Siedlungsdruck.

Die Massnahmen im Bereich Verkehr lassen sich in die Kategorien ÖV-Massnahmen, LV-Massnahmen, MIV-Massnahmen und Massnahmen zur kombinierten Mobilität unterteilen. Dabei liegt der Fokus in erster Linie auf der Optimierung bestehender Angebote/Infrastrukturen und auf der Abstimmung mit der angestrebten Siedlungsentwicklung (Zentrenstruktur).

Die Massnahmen im Bereich Energie lassen sich in vier Massnahmenpakete zusammenfassen. Das erste Massnahmenpaket umfasst das energiepolitische Aktivitätenprogramm im Rahmen der Energiestadt-Region Sensebezirk zur Erreichung der 4000-Watt-Gesellschaft bis ins Jahr 2030. Das zweite Massnahmenpaket fokussiert im räumlichen Sinne auf den Regionalen Energieplan/die kommunalen Energiepläne mit ihren Prioritätsgebieten und ortsplanerischen Instrumenten. Die Massnahmenpakete drei und vier betreffen die Energieregion Sense und die Energieberatung.

## **Agglomerationsprogramm Freiburg**

Zeitgleich zum Regionalen Richtplan Sense wurde das Agglomerationsprogramm Freiburg erarbeitet. Dieses wurde Anfang 2012 beim Bund eingereicht. Als einzige Gemeinde der Region Sense ist Düdingen Teil des Agglomerationsperimeters. Damit verbunden sind auch Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr. Im vorliegenden Bericht werden die räumlichen und thematischen Schnittstellen mit Hinweisen/Verweisen sichergestellt. Das Agglomerationsprogramm gilt gemäss Bau- und Raumplanungsgesetz des Kantons Freiburg als regionaler Richtplan.

### **Wie geht es weiter?**

Der Regionale Richtplan ist eine wichtige Grundlage für die Raumplanung der Gemeinden und koordiniert deren Ortsplanungen auf regionaler Ebene. Eine Mehrzahl der im regionalen Richtplan definierten Massnahmen sind auf kommunaler Stufe respektive in den einzelnen Gemeinden umzusetzen. Bei der Erarbeitung ihrer Ortsplanung haben die Gemeinden deshalb dem Regionalen Richtplan Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die im Richtplan als «behördenverbindlich» gekennzeichneten Stellen als Vorgaben zu betrachten.

## **Teil A: Bericht**

### **1. Einleitung**

#### **1.1 Ausgangslage und Zielsetzung**

Der Regionale Richtplan setzt die Raumplanungsziele und –massnahmen auf regionaler Ebene um. Er definiert in Ergänzung des Kantonalen Richtplans die allgemeinen Raumplanungsziele der Region. Der Regionale Richtplan behandelt gemäss Art. 29 RPBG (Raumplanungs- und Baugesetz) die Themen Siedlung - Verkehr - Umwelt sowie weitere Themen, welche die Region für zentral befindet. Dies ist für die Region Sense insbesondere das Thema Energie.

Der Regionale Richtplan ist eine wichtige Grundlage für die Raumplanung der Gemeinden und koordiniert deren Ortsplanungen auf regionaler Ebene. Bei der Erarbeitung ihrer Ortsplanung haben die Gemeinden dem Regionalen Richtplan Rechnung zu tragen.

#### **1.2 Aufbau und Inhalte des Richtplans**

Der vorliegende Bericht deckt die Themenbereiche Siedlung, Verkehr, Energie und Umwelt ab. Für diese Bereiche wird die angestrebte Entwicklung in der Region Sense bis im Jahre 2030 aufgezeigt.

Der Richtplan ist in zwei Hauptteile gegliedert: Im Teil A «Bericht» wird eine Analyse des Ist-Zustandes vorgenommen und das Trendszenario für das Jahr 2030 beschrieben (Trendszenario = ohne zusätzliche Massnahmen). Daraus können die Stärken und Schwächen der Region sowie der Handlungsbedarf abgeleitet werden. Der Richtplan zeigt die Ziele der Region und die Strategie zur Zielerreichung auf. Mit dem Räumlichen Leitbild 2030 wird die angestrebte Entwicklung thematisch festgelegt und räumlich verortet. Im Teil B «Massnahmen» werden anschliessend die notwendigen Massnahmen zur Zielerreichung in Massnahmenblättern zusammengefasst.

Die Themen Landschaft und Tourismus werden im vorliegenden Richtplan nicht direkt/vertieft behandelt. Im Bereich Tourismus ist das «Tourismuskonzept Sense» datiert vom 16. März 2011 massgebend. Im Bereich Landschaft sieht die Region momentan keinen dringenden Handlungsbedarf. Gewisse «Eckpfeiler» sind jedoch mit dem «Managementplan 2012–2021 des regionalen Naturparks Gantrisch» und den Vorgaben zu den Bundesinventaren gegeben: «Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, BLN» (Sensegraben) respektive «Auengebiete von nationaler Bedeutung» (Ärgera). Für Düdingen sind die Angaben «Landschaft» im Agglomerationsprogramm Freiburg massgebend.

Hinweis: Auf die in der regionalen Richtplanung gesetzlich vorgeschriebene Seeuferplanung Schiffenensee (Art. 29 RPBG) wird nach Rücksprache mit dem Kanton verzichtet, da diese im Moment nicht vordringlich erscheint. Sollte sich die Ausgangslage ändern (z.B. verstärkte Nachfrage nach Anlegestellen), hat die Region ein neues Nutzungskonzept zu prüfen. Bei Änderungen der Umstände kann der Kanton darauf zurückkommen.

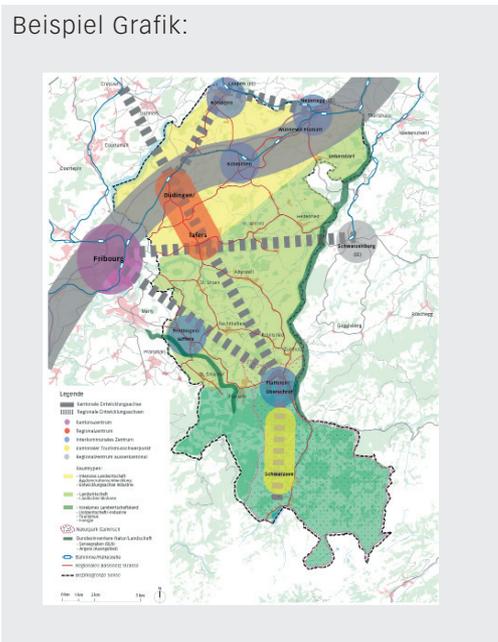
### 1.3 Geltungsbereich und Verbindlichkeit des Richtplans

Der Geltungsbereich des Regionalen Richtplans entspricht dem Perimeter des Bezirks Sense. Kapitel mit behördenverbindlichem Inhalt sind mit «Behördenverbindliche Inhalte» gekennzeichnet (Kapitel: Ziele, Strategie, Leitbilder, Massnahmen).

Die für die Regionsgemeinden, die Region und den Kanton verbindlichen Texte und Grafiken sind grau markiert.

Beispiel Text: **Übergeordnetes und gemeinsames Ziel der Gemeinden der Region Sense ist eine selbstbewusste und vielfältige Region mit Ausstrahlung. Die Entwicklung der Region findet unter den Grundsätzen der Nachhaltigkeit statt.**

Beispiel Grafik:



Die behördenverbindlichen Kapitel, die zusätzlicher Entscheide/Beschlüsse des Kantons bedürfen, sind mit «Antrag an den Kanton» gekennzeichnet. Dies sind zum Beispiel Massnahmen, die noch abhängig von der Genehmigung durch den Kanton sind (v.a. Massnahmen im Bereich Strassen- und ÖV-Netz).

Anträge an den Kanton sind speziell gekennzeichnet. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.

Die übrigen Kapitel haben empfehlenden, respektive erläuternden Charakter.

## **2. Gliederung des Perimeters**

Eine Gliederung der Region Sense kann nach der Siedlungs-Zentralität und nach naturräumlichen Teilräumen erfolgen.

### **2.1 Gliederung nach Zentralität**

Im geltenden Kantonalen Richtplan hat der Kanton Freiburg das Kantonszentrum und die Regionalzentren festgelegt. Insgesamt gibt es vier Stufen der Siedlungshierarchie (Kantonszentrum, Regionalzentrum, interkommunales Zentrum, übrige Gemeinden).

#### **2.1.1 Kantonszentrum (1. Stufe)**

Das Kantonszentrum besteht aus den Gemeinden Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf und Tafers (nur Quartier Schönberg). Bei Tafers führt das direkt an die Gemeinde Freiburg anstossende Wohngebiet, welches abseits vom Kernsiedlungsgebiet von Tafers liegt, zu dieser Klassierung.

#### **2.1.2 Regionalzentren (2. Stufe)**

Gemäss Kantonalem Richtplan wird Düdingen/Tafers als Regionalzentrum definiert, wobei Tafers Bezirkshauptort ist. Die Stufe Regionalzentrum zeichnet sich durch die administrative, politische und wirtschaftliche Funktion der Gemeinden für die gesamte Region aus. Das Regionalzentrum ist durch seine Funktion als wichtiger Knotenpunkt im kantonalen Verkehrsnetz gekennzeichnet.

#### **2.1.3 Interkommunales Zentrum (3. Stufe)**

Die interkommunalen Zentren werden mittels der Kriterien aus dem Kantonalen Richtplan des Kanton Freiburg von der Region definiert. Ein interkommunales Zentrum kann durch eine oder mehrere Gemeinden gebildet werden. Im letzteren Fall ist die Zentrumsgemeinde zu bezeichnen.

Ein interkommunales Zentrum oder die von ihm erschlossene Region hat gesamthaft mindestens 1'500 Einwohner. Des Weiteren verfügen interkommunale Zentren über gute Anschlüsse mit dem öffentlichen Verkehr an ein Regionalzentrum, an das Kantonszentrum oder an ein wichtiges Siedlungszentrum eines anderen Kantons.

Die Gemeinden Bösinggen und Wünnewil-Flamatt werden neu mit den bernischen Nachbargemeinden Laupen bzw. Neueneegg „interkantonale Zentren“ bilden.

## **2.2 Gliederung nach Teilräumen**

Erfolgt die Gliederung unter Einbezug von naturräumlichen Gesichtspunkten, kann die Region in die drei geografischen Einheiten «Oberland», «Mittelland» und «Unterland» eingeteilt werden (siehe nachfolgende Abbildung). Diese Einteilung lehnt sich insbesondere an die topografische Struktur der Region an.

Die Gliederung nach Teilräumen ist am leichtesten fassbar und verständlich, weshalb sie für die weiteren statistischen Analysen verwendet wird.

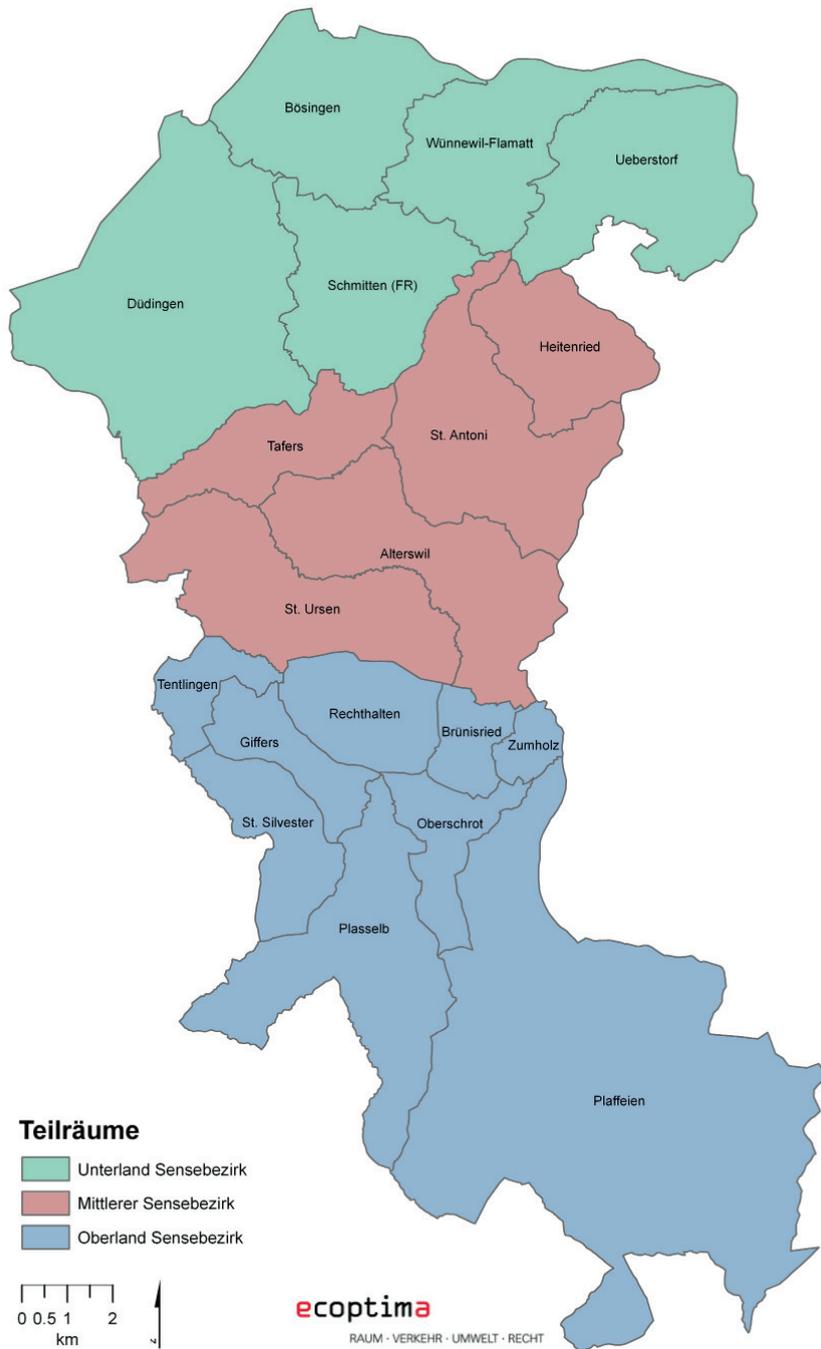


Abbildung 1: Gliederung der Region Sense nach Teilträumen

### 3. Ist-Zustand und Trendszenario 2030

#### 3.1 Siedlung

##### 3.1.1 Siedlungsstruktur

Ist-Zustand

Die Siedlungsstruktur der Region Sense ist einerseits geprägt von ländlichen Gemeinden mit einer mehrheitlich in sich abgeschlossenen Dorfstruktur und andererseits durch das regionale Zentrum Düringen/Tafers. Im Unterland Sensebezirk entlang der A12 hat es diverse grössere Gewerbegebiete. Hinzu kommen die in diesem Raum vergleichsweise stark und stetig wachsenden Wohnsiedlungen.

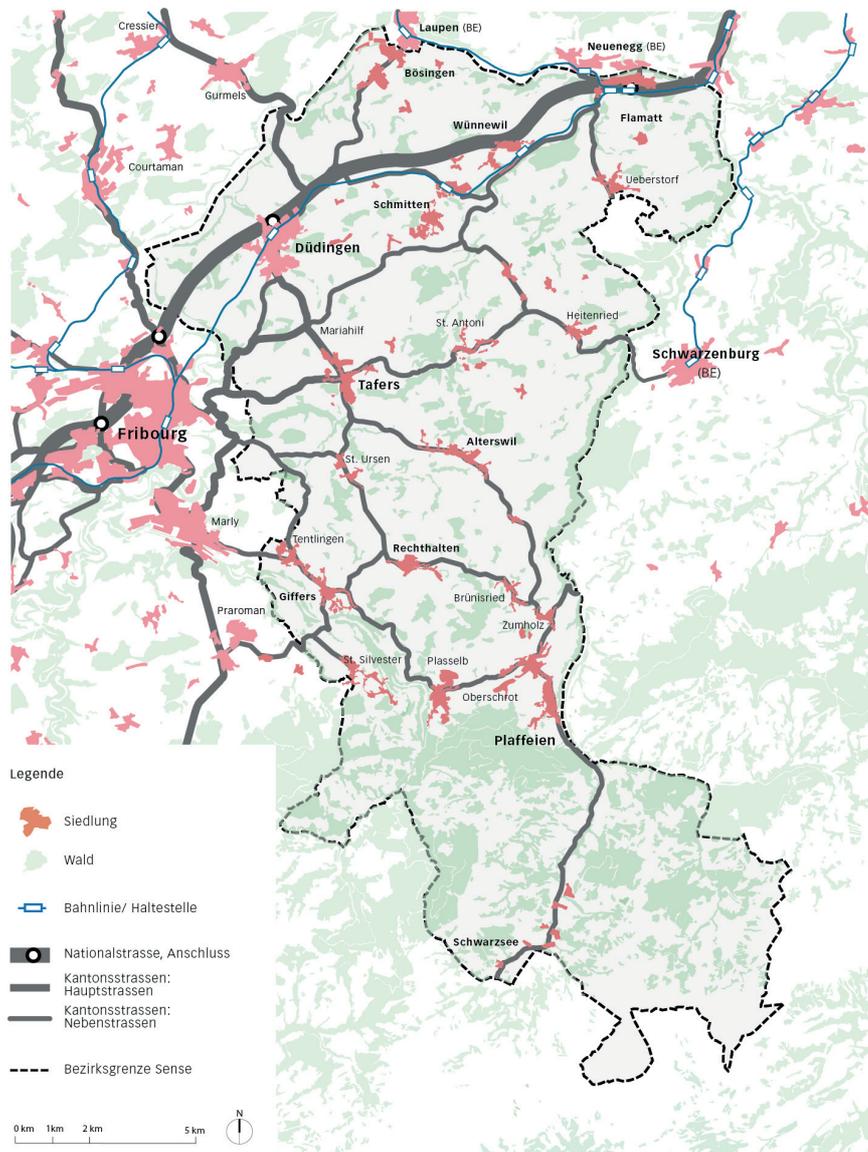


Abbildung 2: Siedlungsstruktur Region Sense

Trend 2030 Das zu erwartende Trendszenario 2030 ist eine weiterhin starke Entwicklung im Unterland Sensebezirk und entlang der A12, welche sich ohne Massnahmen fortsetzen wird. Diese Entwicklung ist einerseits eine Chance für die Region, birgt aber andererseits auch Gefahren hinsichtlich der Zersiedelung und des erhöhten Verkehrsaufkommens.

### 3.1.1 Einwohner

Ist-Zustand **Bevölkerungsentwicklung**  
Per Ende 2009 wohnten 40'686 Einwohner in der Region Sense (Tabelle 1 und Abbildung 3). Ab 1990 bis 2009 nahm die Bevölkerung um 22.4 % zu. In absoluten Zahlen sind es rund 7'500 Einwohner. Der Kanton Freiburg verzeichnet für den gleichen Zeitraum ein durchschnittliches Wachstum von + 31.5 %.

Das Wachstum der Wohnbevölkerung ist räumlich ungleich verteilt. Differenziert betrachtet zeigt die Tabelle 1, dass im Unterland Sensebezirk, insbesondere in Schmitten (FR) und Wünnewil-Flamatt, ein verstärktes Wachstum zwischen 1990 und 1995 stattfand und seither anhaltend hohe und konstante Zuwachsraten bestehen. Der Mittlere Sensebezirk und das Oberland verzeichnen bis Mitte der 90er Jahre ebenfalls eine hohe Wachstumsrate. Diese stagniert jedoch seit 2000 auf tieferem Niveau.

	Entwicklung der Einwohnerzahlen absolut					Veränderung der Einwohnerzahlen in %				
	1990	1995	2000	2005	2009	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2009	1990–2009
	<b>Unterland Sensebezirk</b>	17'505	19'234	20'294	21'143	21'875	9.9	5.5	4.2	3.5
<b>Mittlerer Sensebezirk</b>	7'662	8'274	8'623	8'860	9'104	8.0	4.2	2.7	2.8	<b>18.8</b>
<b>Oberland Sensebezirk</b>	8'079	9'182	9'481	9'520	9'707	13.7	3.3	0.4	2.0	<b>20.2</b>
<b>Bezirk Sense</b>	33'246	36'690	38'398	39'523	40'686	10.4	4.7	2.9	2.9	<b>22.4</b>
<b>Kanton Freiburg</b>	207'751	224'552	236'339	253'954	273'159	8.1	5.2	7.5	7.6	<b>31.5</b>

Tabelle 1: Veränderung der Wohnbevölkerung von 2000–2009 in 5-Jahresschritten und nach Teilbezirk (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS)

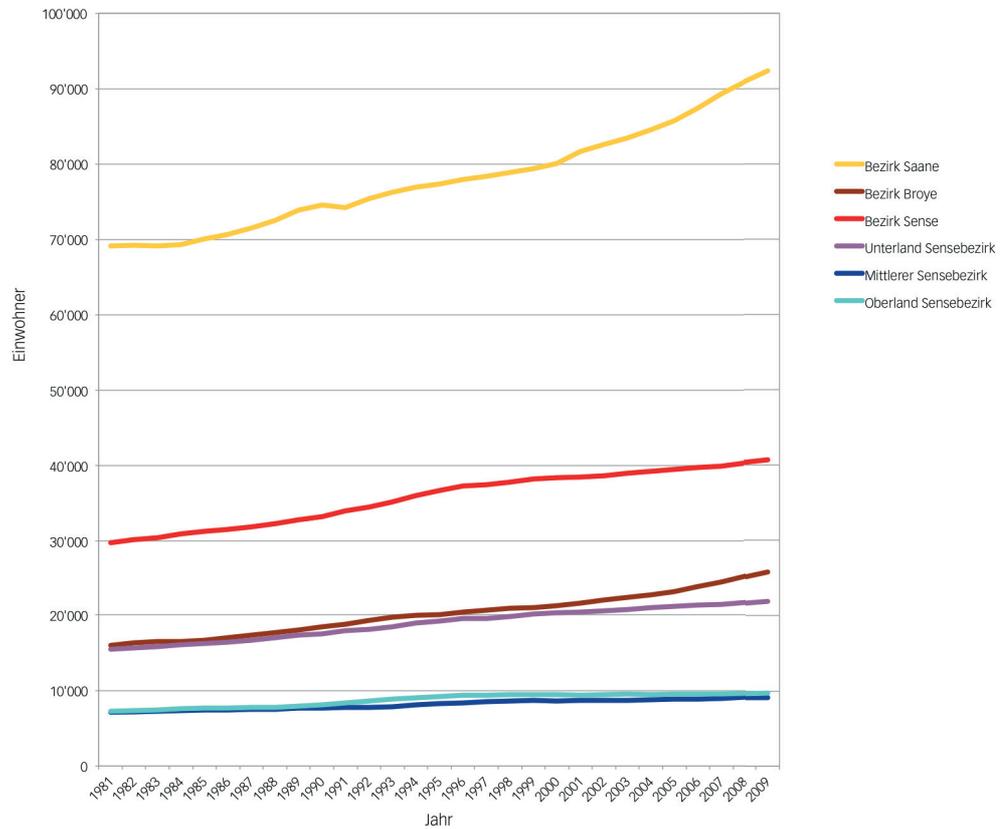


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung 1981–2009 (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS)

### Trend 2030

Für den Bezirk Sense kann unter Berücksichtigung der zurückliegenden Entwicklung mit einem mittleren Wachstum von rund 15 % bis ins Jahr 2030 gerechnet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung in den drei Teilräumen wie bis anhin verhält. Gemäss diesem Trend ist für das Unterland mit den bevölkerungsstarken Gemeinden Düdingen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt mit dem grössten Wachstum in der Höhe von ca. 20 % zu rechnen. Das Wachstum des Mittleren Sensebezirks und des Oberlands dürfte hingegen deutlich tiefer ausfallen und rund 10 % betragen. Daraus ergibt sich das regionale Wachstum von 15 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung des Bezirks.

Bis ins Jahr 2030 wird für den Kanton Freiburg ein Wachstum von rund 18 %<sup>1</sup> bei der Wohnbevölkerung prognostiziert. Die Erwartungen für die Region Sense liegen leicht unter diesem Wert.

1 Abgeleitet aus dem mittleren Szenario aller «Szenarien der Bevölkerungsentwicklung der Kantone der Schweiz 2010–2035» (BFS, 2011)

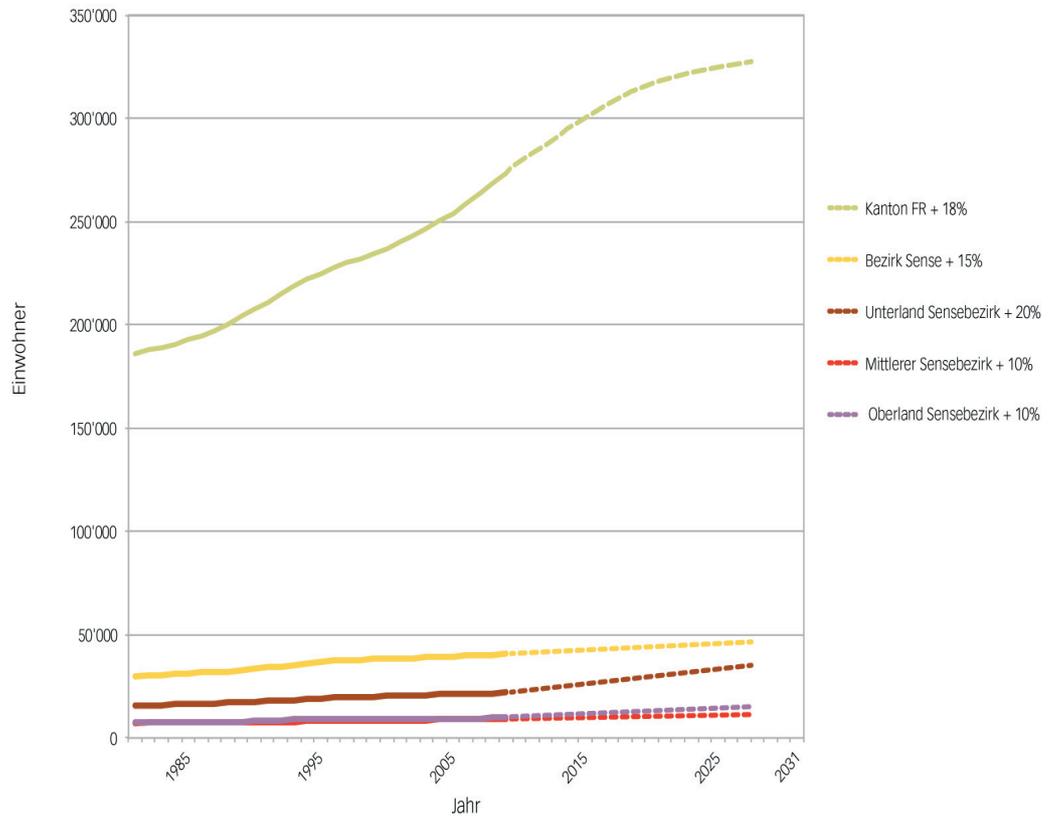


Abbildung 4: Prognose Wohnbevölkerung 2030 Bezirk Sense (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS; kantonale Zahlen (Szenario Mittel) verfeinert auf den Bezirk Sense und seine Teilräume)

### Altersstruktur

Ist-Zustand

Im Sensebezirk stellt der Anteil der Kinder und Jugendlichen 26 %, derjenige der 20- bis 64-Jährigen 62 % und derjenige der Pensionierten 12 % der Bevölkerung dar. Der Unterschied zur Altersstruktur im gesamten Kanton ist gering:

	0–19 Jahre	20–64 Jahre	65+ Jahre
<b>Sensebezirk</b>	26 %	62 %	12 %
<b>Kanton FR</b>	26 %	61 %	13 %

Tabelle 2: Altersstruktur Sensebezirk und Kanton FR 2000 (Quelle: Amt für Statistik Kanton FR)

Es ist hier auf die zunehmende Überalterung der Bevölkerung hinzuweisen. Vergleicht man die Altersstruktur der Region im Jahr 1980 mit derjenigen des Jahres 2000 fällt auf, dass sich der Anteil 0- bis 25-Jährigen und jener der Erwerbstätigen zwischen 25 und 64 Jahren deutlich verringert hat. Gleichzeitig stieg die Zahl der über 65-Jährigen deutlich an.

Trend 2030

Schreibt man diese Entwicklung bis zum Prognosehorizont 2030 fort, dürfte sich der Anteil der über 65-Jährigen verdoppeln und die erwerbstätige

Bevölkerung wird nach einem Anstieg um das Jahr 2020 wieder abnehmen. Der Jugendquotient<sup>2</sup> dürfte auf geringerem Niveau stabil bleiben.

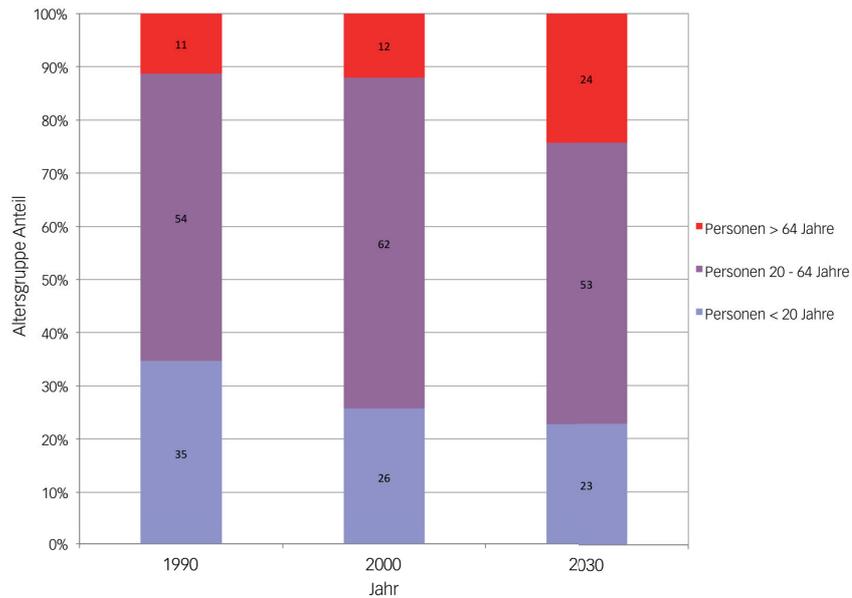


Abbildung 5: Altersstruktur Sensebezirk 1980, 2000 und Prognose 2030 (Quelle: Amt für Statistik Kanton Freiburg, Bundesamt für Statistik)

### Entwicklung der Schülerzahlen

Ist-Zustand

Der sinkende Jugendquotient der letzten Jahre widerspiegelt sich auch in den Schülerzahlen. Im Sensebezirk hat sich die Zahl der Schüler zwischen den Schuljahren 1999/2000 und 2007/2008 insgesamt um 7 % verringert.

Trend 2030

In den kommenden Jahren ist weiterhin mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen. Dieser Rückgang dürfte in abgeschwächter Form und zeitlich versetzt auch in der Mittelstufe auftreten.

<sup>2</sup> Verhältnis der unter 20-Jährigen zu der erwerbstätigen Bevölkerung im Alter von 20 bis 64 Jahren

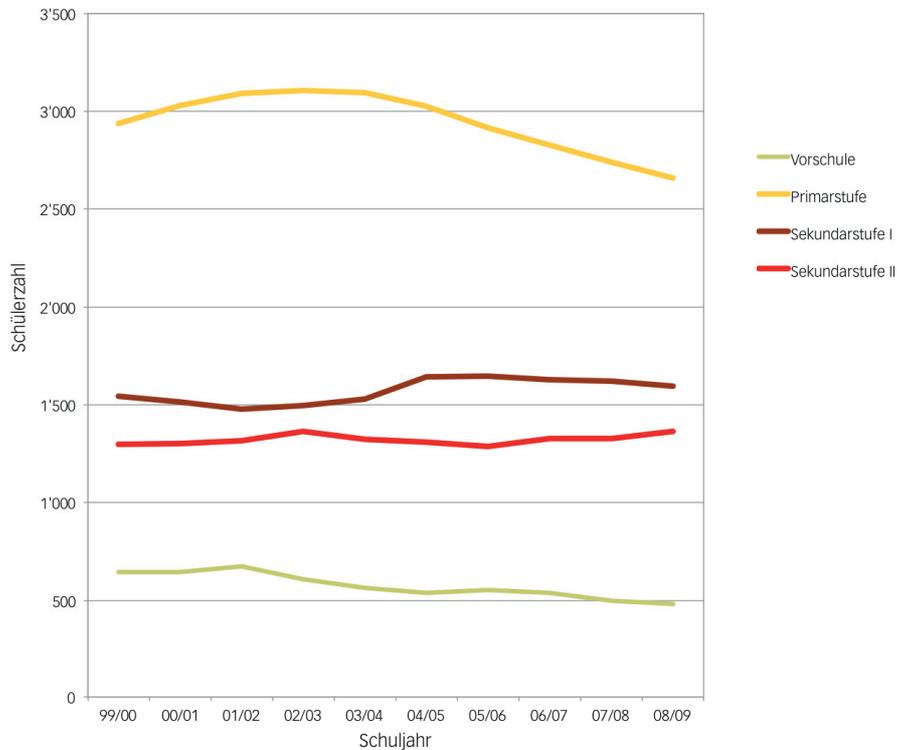


Abbildung 6: Schülerzahlen im Sensebezirk 1999–2009 nach Schulstufe, am Wohnort gezählt  
(Quelle: Amt für Statistik Kanton Freiburg)

### 3.1.2 Arbeitsplätze

#### Struktur und Entwicklung der Beschäftigten

Ist-Zustand

Die Region Sense weist für das Jahr 2008 13'440 Beschäftigte auf, wovon 34 % im 2. und 52 % im 3. Sektor tätig sind (Tabelle 3). Im Vergleich mit den kantonalen Werten ist der 3. Sektor leicht untervertreten. Der 1. wie auch der 2. Sektor sind hingegen übervertreten.

	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor
<b>Sensebezirk</b>	14 %	34 %	52 %
<b>Kanton FR</b>	8 %	29 %	63 %

Tabelle 3: Beschäftigte nach Sektoren, 2008 (Quelle: Amt für Statistik Kanton Freiburg); 1. Sektor Land- und Forstwirtschaft, 2. Sektor Industrieller Sektor, 3. Sektor Dienstleistungen

Wie in Abbildung 6 ersichtlich ist, hat sich die Zahl der Beschäftigten im Sensebezirk zwischen 2001 und 2008 gesamthaft um 3.8 % erhöht. Dabei hat sich der 3. gegenüber dem 2. Sektor leicht verstärkt. Der Anteil der Beschäftigten im 1. Sektor liegt mit 14 % über dem kantonalen Durchschnitt (8 %). Es zeigt sich allgemein ein leichter Rückgang der Beschäftigten im landwirtschaftlichen Sektor.



Abbildung 7: Entwicklung der Beschäftigten nach Sektoren (Quelle: Amt für Statistik Kanton Freiburg)

Die Übersicht der Beschäftigten nach Teilräumen zeigt ein vergleichsweise höheres Wachstum im Unterland. Die gesteigerte Beschäftigtenzahl entfällt hauptsächlich auf Schmitten und Wünnewil-Flamatt. Der Mittlere Sensebezirk ist im Zeitraum 2001 bis 2008 am wenigsten gewachsen. Der Wachstumsträger ist hier St.Ursen. Im Oberland wirken sich die im Tourismus stark verankerten Gemeinden Plaffeien und Oberschrot entsprechend positiv auf das Wachstum der Beschäftigtenzahlen aus.

	2001	2005	2008	2001–2008 in %
<b>Unterland Sensebezirk</b>	7'348	7'480	7'838	6.7 %
<b>Mittlerer Sensebezirk</b>	3'070	2'995	3'099	0.9 %
<b>Oberland Sensebezirk</b>	2'406	2'440	2'448	1.7 %
<b>Sensebezirk</b>	14'825	14'920	15'393	3.8 %

Tabelle 4: Entwicklung der Beschäftigten im Bezirk Sense (Quelle: BFS, Betriebszählungen 01/05/08)

Trend 2030

Für die Region Sense sind keine Prognosedaten zu den Arbeitsplatzzahlen im Jahr 2030 vorhanden.

### 3.1.3 Pendlerströme und Pendlersaldo

Ist-Zustand

Mit je über 4'500 Wegpendlern sind die beiden Zielregionen Saane und Bern mit Abstand am grössten. Danach folgen das Amt Laupen und der Seebezirk mit je rund 500 Wegpendlern aus der Region Sense.

Die stärkste Zupendlerbeziehung besteht zum Nachbarbezirk Saane mit rund 900 Zupendlern. Es folgen der Seebezirk und die Region Bern. Laupen mit 288 Zupendlern und Schwarzenburg mit 144 sind ebenfalls noch von gewisser Bedeutung.

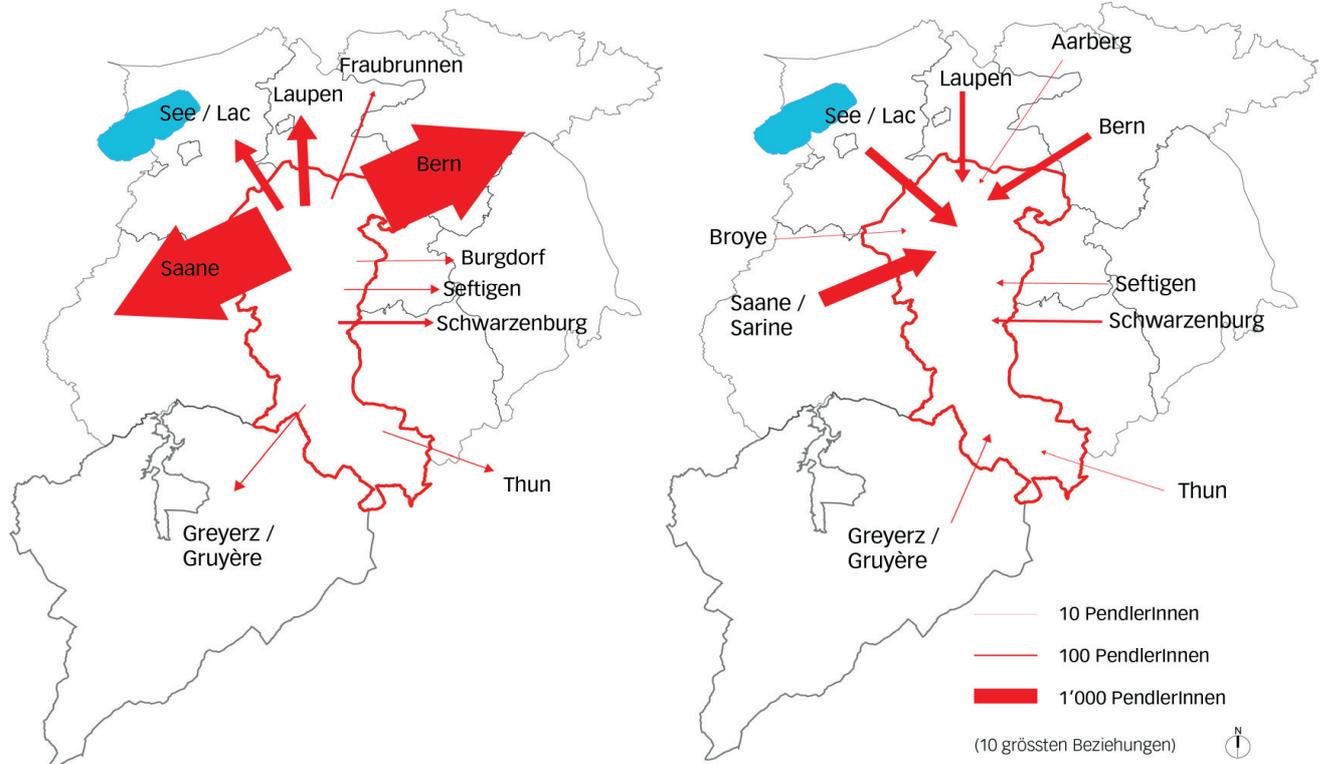


Abbildung 8: Weg- und Zupendler in und aus der Region Sense (Quelle: BFS, Volkszählung 2000)

Betrachtet man die erwerbstätigen Einwohner (26'584) in der Region Sense ist festzustellen, dass davon im Jahr 2000 11'273 Wegpendler (42 %) und 12'703 (48 %) Binnenpendler waren. Im selben Jahr betrug die Zahl der Zupendler 2'661. Die Region wies somit einen negativen Pendlersaldo von -8'612 Pendlern auf.

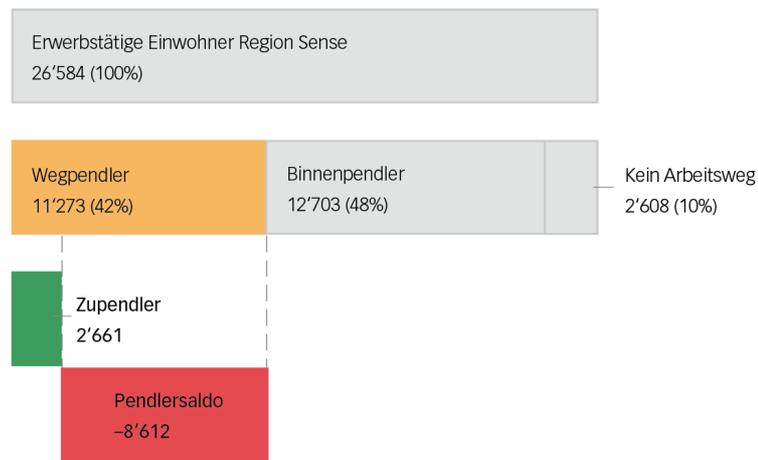


Abbildung 9: Erwerbstätige Einwohner und Pendlersaldo Region Sense (Quelle: BFS, Volkszählung 2000)

### 3.1.4 Baulandreserven und Baulandbedarf Wohnen

Ist-Zustand

#### Baulandreserven 2010

Die Gemeinden der Region Sense verfügen insgesamt über 152.2 ha Baulandreserven für die Wohnnutzung (eigene Erhebung im Jahr 2010). Der grösste Teil dieser Reserven steht im Oberland zur Verfügung. Das dicht besiedelte Unterland, wo gut 54 % der Bevölkerung wohnen, hat mit einem Anteil von 35 % an den Gesamtreserven nur wenige Bauzonenreserven für das Wohnen zur Verfügung.

	Reserven Wohnen (ha)	Reserven Wohnen (%)
<b>Unterland Sensebezirk</b>	52.6	34.6
<b>Mittlerer Sensebezirk</b>	39.6	26.0
<b>Oberland Sensebezirk</b>	60.0	39.4
<b>Region Sense</b>	152.2	100.0

Tabelle. 5: Baulandreserven der Teilräume im Jahr 2010, Erhebung bei den Gemeinden Bezirk Sense

Trend 2030

#### Baulandbedarf Wohnen bis 2030

In den nächsten 20 Jahren wird, unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums von 15 % (vgl. Kap. 3.1.1), in der Region ein Baulandbedarf in der Grössenordnung von gut 160 ha anfallen. Mit den in der Region zur

Verfügung stehenden Reserven ergibt dies eine negative Bilanz von -8.3 ha. Entsprechend dürften die Baulandreserven Wohnen knapp nicht reichen um die künftige Nachfrage abzudecken. Des Weiteren befinden sich die Reserven nicht immer am richtigen Ort.

Bei einer teilräumlich differenzierten Betrachtung (Unterland, Mittlerer Sensebezirk, Oberland) fehlen für das dicht besiedelte Unterland mit seinen Regionalen Zentren Düdingen und Tafers in der Bilanz 2030 rund 45 ha Wohnbauland. Im Mittleren Sensebezirk dürfte die Nachfrage mit den bestehenden Reserven gedeckt werden können und im Oberland ist beträchtlich mehr Land eingezont als in Zukunft benötigt werden wird.

	<b>Baulandbedarf Wohnen 2030</b>	<b>Reserveflä- chen (ha)</b>	<b>Bilanz (ha)</b>
<b>Unterland Sensebezirk</b> (20 %-Wachstum)	97.61	52.60	-45.01
<b>Mittlerer Sensebezirk</b> (10 %-Wachstum)	27.55	39.60	12.05
<b>Oberland Sensebezirk</b> (10 %-Wachstum)	35.34	60.00	24.66
<b>Region Sense</b> (15 %-Wachstum)	160.50	152.20	-8.30

Tabelle 6: Baulandbilanz nach Teilräumen. Das Bevölkerungswachstum beträgt für die gesamte Region 15 % und setzt sich zusammen aus dem Unterland mit 20 % und dem Oberland und Mittleren Sensebezirk mit je 10 %

Die Berechnung des Baulandbedarfs 2030 beruht einerseits auf dem Trendszenario für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 und andererseits auf Kennziffern, die den durch die Bevölkerung genutzten Wohnraum beschreiben. Für die Bruttogeschossfläche (BGF) pro Wohnung, die Wohnungsbelegung (Anzahl Personen pro Wohnung) und die Ausnutzungsziffern (AZ) der Wohnzonen stehen gegenwärtig keine durchschnittlichen Werte zur Verfügung. Deshalb wurden abhängig von der Zentralität der Gemeinden entsprechende Annahmen getroffen (siehe Tabelle 7). Bei der Wohnungsbelegung im Jahr 2030 wurde der bisherige Trend fortgeschrieben<sup>3</sup> und eine weitere Abnahme der Personenzahl pro Wohnung angenommen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Parameter zur Berechnung des Baulandbedarfs 2030 im Modell sehr sensitiv reagieren und dementsprechend die resultierenden Werte als Grössenordnungen zu verstehen sind.

	<b>Wohnungsbele- gung 2010</b>	<b>Wohnungsbele- gung 2030</b>	<b>BGF pro Woh- nung m<sup>2</sup></b>	<b>AZ</b>
<b>Regionalzentrum</b>	2.3	2.1	140	0.5
<b>Interkommunales Zentrum</b>	2.3	2.1	140	0.4
<b>weitere Gemeinden</b>	2.4	2.2	140	0.3

Tabelle 7: Grundannahmen für die Berechnung des Baulandbedarfs Wohnen. Für die Wohnungsbelegung 2030 wurde eine Reduktion um 8 % des aktuellen Wertes angenommen

Die Beurteilung des Baulandbedarfs stellt eine grobe Berechnung (Stand 2010) dar. Im Rahmen der Revision der Ortsplanungen sind seitens der

Gemeinden aktualisierte Beurteilungen auf der Grundlage der neuen kantonalen Vorgaben vorzunehmen.

## 3.2 Verkehr

### 3.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ist-Zustand

#### Basisnetz Strassenverkehr

Die Autobahn A12 führt von der A9 bei Vevey entlang der Freiburger Voralpen via Freiburg zur A1 bei Bern. Sie stellt die wichtigste Verbindung von Bern in die Westschweiz dar. Die A12 quert das gesamte Kantonsgebiet von Südwesten her diagonal bis nach Flamatt im Nordosten und fungiert somit für den Kanton Freiburg als Hauptverkehrsträger respektive als Hauptachse. Die Region Sense ist mit den Anschlüssen Düdingen und Flamatt an die Autobahn angebunden.

Das Basisnetz der Region Sense bilden die Kantonsstrassen (vgl. Abbildung 10). «Kantonale Hauptstrassen» sind in der Region Sense die Verbindungen von Freiburg Richtung Tafers, resp. Mariahilf sowie die Verbindung Tafers – Düdingen und deren Fortsetzung in Richtung Murten. Alle anderen Verbindungen in der Region Sense sind kantonale Nebenstrassen (Quelle: kantonaler Richtplan Kanton Freiburg).

Das Strassengesetz des Kantons Freiburg von 1992 unterteilt Kantonsstrassen in Haupt- und Nebenstrassen. Sie gelten als Hauptstrasse, wenn sie mindestens ein funktionelles Kriterium erfüllen und zusätzlich die massgebliche Belastung grösser als 3'500 Fahrzeuge ist oder wenn die Belastung generell 6'000 Fahrzeuge übersteigt. Werden weder die Verkehrsdichte erreicht noch ein funktionelles Kriterium erfüllt, sind sie als Nebenstrassen zu klassieren.

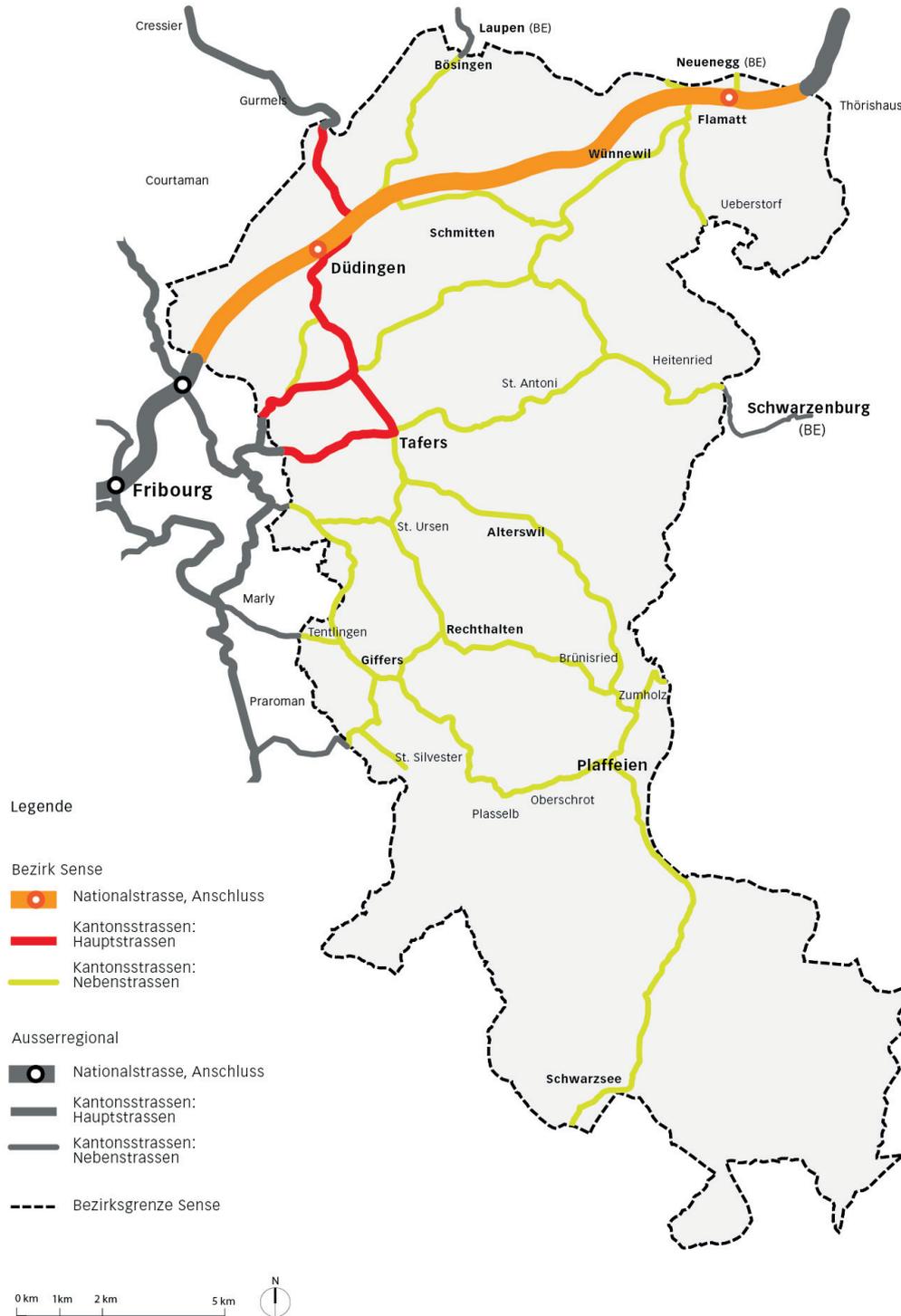


Abbildung 10: Basisnetz MIV Bezirk Sense, Ist-Zustand

### Verkehrsbelastung

Ist-Zustand

Die tägliche Verkehrsbelastung ist generell von Süden nach Norden zunehmend. Im Oberland wurden 2010 täglich bis 6'400 Fahrzeuge (Giffers–Tentlingen) gezählt, im Mittleren Sensebezirk verzeichnet Tafers die Durchfahrt von 9'700 Fahrzeugen und im Unterland in Flamatt und Düdingen 11'500 respektive 16'500 Fahrzeuge.

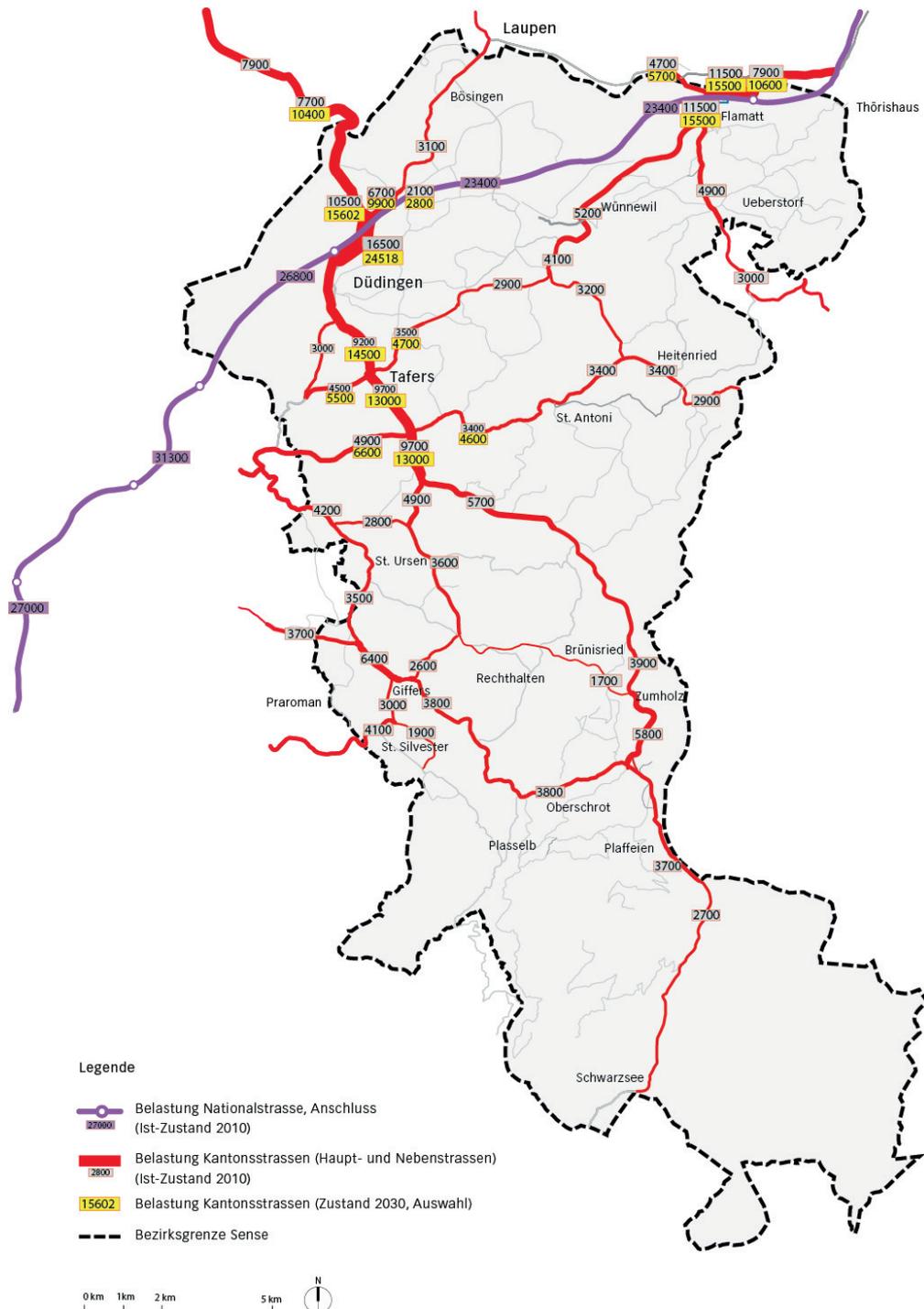


Abbildung 11: Tägliche Verkehrsbelastung MIV (Anzahl Fahrzeuge pro Tag), Basisjahr 2010 und für 2030 auf ausgewählten Abschnitten. Quelle: Staat Freiburg, 2011

Die stetige Verkehrszunahme auf der A12 und den Kantonsstrassen, insbesondere im Innerortsbereich, verursacht zunehmend Probleme. Die Lebensqualität in den Dörfern der Region Sense ist beeinträchtigt.

Trend 2030

Bis 2030 wird schweizweit eine weitere Zunahme der gesamten Verkehrsbelastung um 10 bis 30 % prognostiziert<sup>4</sup> (nationale Durchschnittswerte). Für die Region Sense werden gemäss kantonomer Modellierung eine jährliche Verkehrszunahme (DTV) von bis zu 2 % prognostiziert (Düdingen). Dies entspricht einer Zunahme von rund 48 % bis ins Jahr 2030 (Basisjahr 2010). Auf weiteren Achsen ist mit einer jährlichen DTV-Zunahme von rund 1.5 % zu rechnen. Dies entspricht einer Zunahme von rund 34 % bis ins Jahr 2030 (vgl. auch Abbildung 11, absolute Werte 2030).

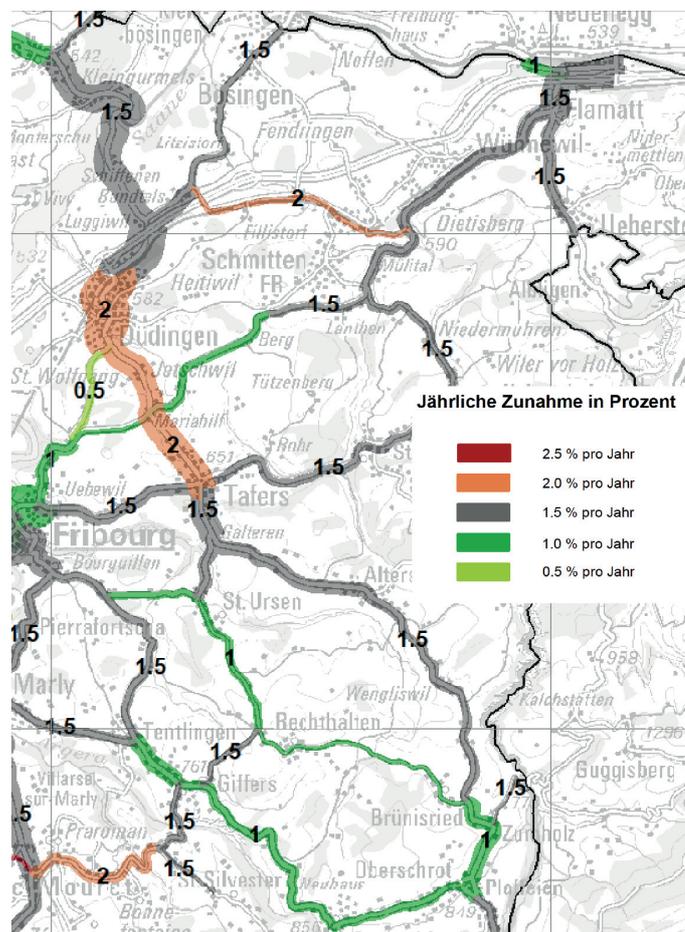


Abbildung 12: Jährliche Zunahme des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehrs (DTV) in der Region Sense in Prozent (Basisjahr 2010). Quelle: Staat Freiburg, 2011

Mit der baldigen Eröffnung der neuen Poyabrücke und der Sperrung der Zähringenbrücke als Zugang zur Altstadt von Freiburg wird im Raum Tentlingen/Giffers ein gewisser Mehrverkehr befürchtet. Dies weil sich ein Teil des Verkehrs von und nach Freiburg auf die Achse Marly verlagern könnte.

4 Nationales Personenverkehrsmodell des UVEK, Referenzzustand 2030, ARE, Dezember 2010.

Ist-Zustand

### Unfallsschwerpunkte Region Sense 2000 bis 2010

Die Unfallbeobachtung im Zeitraum 2000 bis 2010 zeigt deutliche Unfallschwerpunkte bei Ortsdurchfahrten und in den Ortszentren von Düdingen, Schmitten, Wünnewil-Flamatt und Tafers. Auffällig sind Unfalhhäufungen an Knoten.

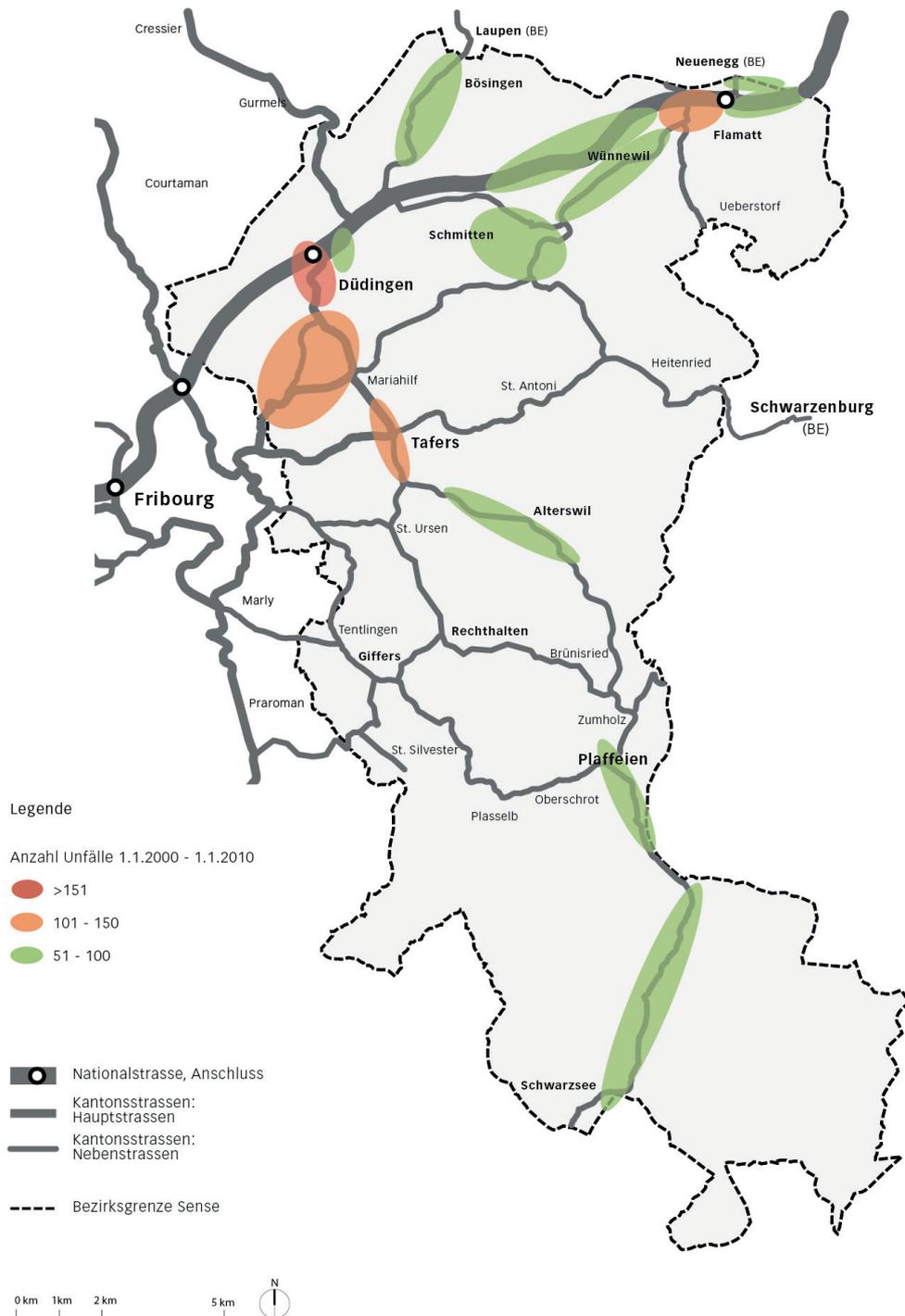


Abbildung 13: Unfallschwerpunkte in der Region Sense. Quelle: Tiefbauamt Kanton FR.

### 3.2.2 Öffentlicher Verkehr

#### Heutige Netzstruktur und Umsteigeknoten

Der Sensebezirk wird direkt von einer S-Bahnlinie und 15 Buslinien erschlossen. Indirekt via zwei weitere S-Bahnen, welche sich ausserhalb, am nördlichen und östlichen Rand des Bezirks, befinden, sowie einer IC-Linie.

#### S-Bahnen:

#### Erschliessung Sensebezirk:

S1	Freiburg–Bern–Langnau	direkt
S2	Laupen–Bern–Langnau	indirekt
S6	Schwarzenburg–Bern	indirekt

#### IC-Linie:

301	(Lausanne–) Freiburg–Bern– (Zürich/Luzern)	indirekt
-----	---	----------

<i>Buslinien:</i> 20.120	Tafers–Schmitten
20.121	Düdingen–Bösingen–Laupen
20.122	Düdingen–Gurmels–Kerzers
20.123	Freiburg–Tafers–Alterswil–Plaffeien–Schwarzsee
20.124	Düdingen–Tafers–(Spital)
20.125	Freiburg–Tentlingen–Giffers–Rechthalten– St. Ursen–Tafers Spital
20.127	Freiburg–St. Ursen–Rechthalten–Plaffeien
20.129	Freiburg–Marly–Giffers–Plaffeien
20.130	Giffers–St. Silvester
20.181	Freiburg–Tafers–Heitenried–Schwarzenburg
20.182	Schmitten–Heitenried
20.547	Düdingen–Gurmels–Murten
30.131	Flamatt–Albligen
30.323	Thurnen–Gurnigel–Plaffeien–Schwarzenburg
30.613	Schwarzenburg–Lanzenhäusern–Albligen

Die S1 ist das Rückgrat der Schienenverbindungen für den Bezirk. Die drei Buslinien im Unterland beginnen in Düdingen und sind dort mit der S1 verknüpft. Ihre Endpunkte sind in Murten, Kerzers und Laupen. Zwischen Düdingen und Luggiwil respektive Gurmels gibt es Gemeinschaftsstrecken durch Linienüberlagerungen.

Aus dem Oberen und Mittleren Sensebezirk führen vier radiale Buslinien über verschiedene Achsen nach Freiburg. Ihre Endpunkte sind Schwarzsee (1 Linie), Plaffeien (2 Linien) und Schwarzenburg (1 Linie). Eine fünfte Linie beginnt ebenfalls in Freiburg und führt mit einer mäandrierenden Linienführung durch den Mittleren Sensebezirk bis nach Tafers.

Vier Stichlinien verknüpften den Mittleren Sensebezirk mit der S1 in Düdingen, Schmitten und Flamatt. Eine weitere Stichlinie hat eine Verknüpfung mit der S6 in Gasel. Die kurze Zubringerlinie von St. Silvester hat in Giffers Anschluss an die Buslinie Plaffeien – Freiburg via Marly.

Die rein touristische Linie Thurnen via Gurnigel, Plaffeien nach Schwarzenburg hat nur einen kleinen Streckenteil, der innerhalb des Sensebezirkes liegt. Die Linienführung und Attraktivität des ÖV-Abschnittes zwischen Plaffeien und Schwarzsee sowie die Weiterentwicklung des touristischen Langsamverkehrs ist mit der Trägerschaft des Naturparks Gantrisch zu koordinieren.

Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn gibt es innerhalb des Bezirkes in Düdingen, Schmitten und Flamatt, ausserhalb in Freiburg, Laupen, Gasel und Schwarzenburg. Düdingen, Plaffeien und Tifers sind gemäss kantonalem Verkehrsplan Subknoten (B3.5.8), wo zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann.

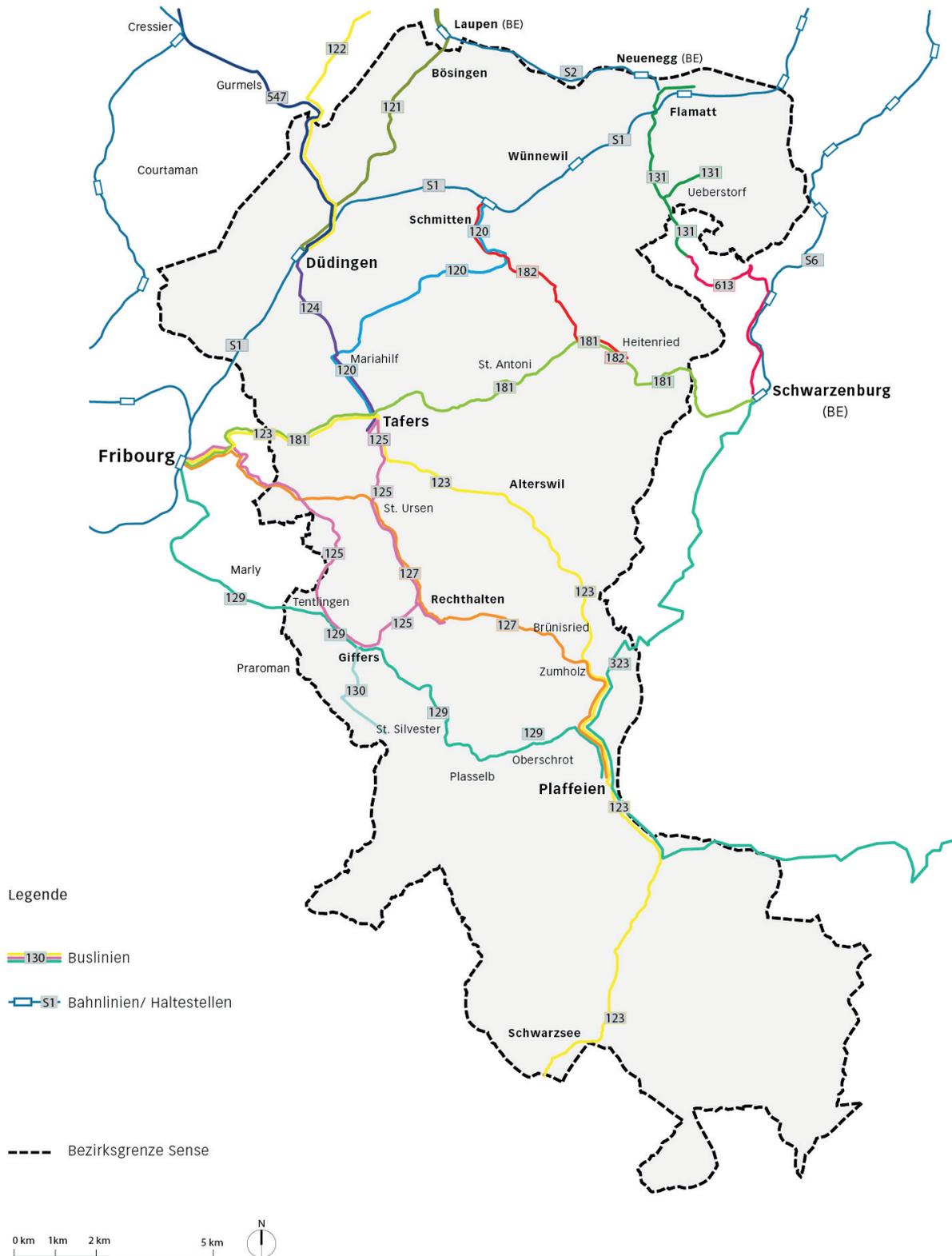


Abbildung 14: Heutiges ÖV-Netz, Stand 2012

Angebot

In der nachstehenden Tabelle finden sich die Angaben zum Taktintervall und der Anzahl Kurse.

Buslinien:

Buslinien	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Bemerkungen
	HVZ	NVZ	K/d <sup>*)</sup>	Tag	K/d <sup>*)</sup>	Tag	K/d <sup>*)</sup>	
<b>20.120</b>	<b>Tafers – Schmittlen</b>							
	60'	---	7	<sup>1)</sup>	3	---	---	1) Je 1 Kurs Morgen/Mittag/Abend
<b>20.121</b>	<b>Düdingen – Bösinggen – Laupen</b>							
	30'	~60'	19-20	120'	6	120'	6	
<b>20.122</b>	<b>Düdingen – Gurmels – Kerzers</b>							
Düdingen – Kerzers	60'	~60'	13	120'	6	120'	6	
Düdingen – Gurmels	30'	~30'	25	~30/90'	11	~30/90'	11	
<b>20.123</b>	<b>Fribourg – Tafers – Alterswil – Plaffeien – Schwarzsee</b>							
Schwarzsee–Plaffeien	30-60'	60-90'	15	~90'	10	~90'	10	
Plaffeien – Fribourg	60'	60'-90'	14	~90'	11	~90'	11	
<b>20.124</b>	<b>Düdingen – Tafers – (Spital)</b>							
Tafers – Düdingen	~60'	---	9	~120'	6	~120'	6	
Tafers – Spital	unregelmässig		5-6	2 Kurse	2	2 Kurse	2	
<b>20.125</b>	<b>Fribourg – Tentlingen – Giffers – Rechthalten – St. Ursen – Tafers Spital</b>							
	unregelmässig		2-3	---	---	---	---	
<b>20.127</b>	<b>Fribourg – St. Ursen – Rechthalten – Plaffeien</b>							
	30-60'	60'-90'	16		8		7	
<b>20.129</b>	<b>Fribourg – Marly – Giffers – Plaffeien</b>							
	+/- 30'	+/-90'	19 <sup>2)</sup>	90'	9	90'	8	2) Letzter Kurs am Abend ~21 Uhr
<b>20.130</b>	<b>Giffers – St. Silvester</b>							
	30'	---	14	<sup>3)</sup>	6	---	---	3) Je 2 Kurse Morgen/Mittag/Abend
<b>20.181</b>	<b>Fribourg – Tafers – Heitenried – Schwarzenburg</b>							
Fribourg – Heitenried	30-60'	2-3 Kurse	13	5-6 Kurse	<b>5-6</b>	4-6 Kurse	4-6	
Heitenried – Schw'burg	~60'	1 Kurs	8	<sup>3)</sup>	6	3 Kurse	3	3) Je 2 Kurse Morgen/Mittag/Abend
<b>20.182</b>	<b>Schmittlen – Heitenried</b>							
	~60'	---	8	unregelm.	3	---	---	
<b>20.547</b>	<b>Düdingen – Gurmels – Murten</b>							
Düdingen – Murten	60'	~60'	13	120'	6	120'	6	
Düdingen – Gurmels	30'	~30'	25	~30/90'	12	~30/90'	12	
<b>30.131</b>	<b>Flamatt – Albligen</b>							
	30'	2-3 Kurse	16	120'	6	120'	6	
<b>30.613</b>	<b>Schwarzenburg – Lanzenhäusern – Albligen</b>							
	~60'	---	5	---	---	---	---	
<b>30.323</b>	<b>Thurnen – Gurnigel – Plaffeien – Schwarzenburg</b>							
	unregelmässig		2	unregelm.	2	unregelm.	2	Touristische Linie

\*) Kurse pro Tag und Richtung

Tabelle 9: Heutiges Angebot Buslinien, Stand 2012

*Bahnlinien:*

	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag		
	HVZ	NVZ	nach 20 Uhr	K/d <sup>*)</sup>	Tag	n. 20.00	K/d <sup>*)</sup>	Tag	n. 20.00	K/d <sup>*)</sup>
<b>S1</b>	<b>Fribourg – Bern – Münsingen – Thun</b>									
	30'	30'	60'	35	30'	60'	35	30'	60'	35
<b>S2</b>	<b>Laupen – Bern – Langnau</b>									
	30'	30'	60'	34	30'	60'	34	30'	60'	34
<b>S6</b>	<b>Schwarzenburg – Bern</b>									
	30'	30'	30'	39-40	30'	30'	38	30'	30'	38
<b>301</b>	<b>(Lausanne – ) Fribourg – Bern – (Zürich/Luzern)</b>									
	30'	30'	30'	38	30'	30'	38	30'	30'	38

*\*) Kurse pro Tag und Richtung*

*Tabelle 10: Heutiges Angebot Bahnlinien, Stand 2012*

Die letzten Kurse auf den einzelnen Buslinien verkehren spätestens um ca. 20 Uhr. In den Nächten FR/SA und SA/SO ist der Sensebezirk durch 2 Land-Nachtbuslinien (Nr. 141 und 142) und 1 Agglo-Nachtbuslinie (Nr. 143) ab dem Kantonszentrum mit mindestens 2 Abfahrten erschlossen. Die erste Abfahrt erfolgt um ca. 21.30 Uhr.

Die Linie 143 verkehrt auf fixer Fahrroute nach vorgegebenem Fahrplan. Auf den Linien 141 («Nachtexpress») und 142 («Pyjamabus») gibt es in allen Nächten 2 Abfahrten, wobei die Fahrrouen gemäss den jeweiligen individuellen Fahrzielen der Fahrgäste bei jeder Abfahrt neu zusammengestellt werden. Die Verteilung in die Region erfolgt somit ohne fixen Fahrplan auf kürzestem Wege. Fahrgäste in Richtung kantonales Zentrum haben frühzeitig telefonisch ihren Fahrwunsch und den Einsteigeort anzumelden.

**Ausblick auf 2013/2014**

Auf 2013 wurde der Fahrplan der Linie 20.124 Tavers Spital – Düdingen umgestaltet. Unter der Woche verkehren neu 12 Kurspaare mit schlanken Anschlüssen in Düdingen an die Züge der S1 von und nach Bern. Zudem wurde in Düdingen die neue Haltestelle «Briegli» eingerichtet.

Bereits im 2013 gibt es erste Veränderungen im Nachtangebot. Ab dem Fahrplan 2014 sollen dann auf allen regionalen Buslinien ab Freiburg die letzten regulären Kurse täglich um ca. 21.30 Uhr verkehren. Das Angebot auf den Nachtbuslinien wird entsprechend angepasst. Die Land-Nachtbuslinien werden dann nach fixem Fahrplan auf immer gleichbleibender Fahrroue durch den Sensebezirk verkehren. Je nach Fahrziel kann sich dadurch die Fahrzeit für Fahrgäste im Vergleich zu heute erheblich verlängern.

### Reisezeiten und Umsteigebeziehungen

Die wichtigsten Reiseziele für die Berufspendler und Auszubildenden aus dem Sensebezirk sind das kantonale Zentrum Freiburg sowie die Stadt und Agglomeration Bern. Im Sensebezirk ist es neben den Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Böisingen – Düdingen – Tafers und Plaffeien die touristisch nachgesuchte Region Schwarzsee.

*Reisezeiten zu ausgewählten Destinationen:*

	Sensebezirk		
	Unterer	Mittlerer	Oberer
Freiburg	~20'	20–30'	20–55'
Bern	~50'	30–40'	50–80'
Niederwangen	~30'	50–60'	55–90'
Ausserholligen	~50'	55–65'	60–95'
Basel / Luzern / Zürich	~120'	105–115'	110–150'
Lausanne	~120'	85–95'	95–125'
Genève	~155'	120–130'	130–160'
Murten	~55'	45–55'	50–85'
Neuchâtel	~90'	80–90'	75–115'

**Unterer Bezirk** Die Ziele entlang der Ost-West-Achse werden aus dem Unteren Sensebezirk via Düdingen und Umstieg auf die Bahn erreicht. Über die Alternativverbindung via Laupen sind die Reisezeiten insbesondere ins Wangental zwar etwas kürzer, infolge der sehr kurzen Umsteigezeiten in Laupen sind die Anschlüsse jedoch nicht garantiert. Auf lange Distanzen spielt es von den Reisezeiten her keine Rolle, welcher Weg gewählt wird. Die besten Verbindungen nach Neuchâtel führen über Laupen und Kerzers, Murten wird in den HVZ am schnellsten via die Buslinie 547 erreicht.

**Übriger Bezirk** Aus dem Mittleren und Oberen Sensebezirk sind die Zentren der anderen Kantone am schnellsten via Freiburg erreichbar. Auch für Ziele im Wangental führt der schnellste Weg über Freiburg mit Ausnahme derjenigen Gemeinden, die in den HVZ mit einer Stichlinie an die S1 angebunden sind. Dies gilt für die Gemeinden Tafers und Heitenried (beide Anschluss in Schmitten) und die Gemeinde Ueberstorf (Anschluss in Flamatt). Je nach Ziel in der Stadt Bern kann für Heitenried auch die Verbindung via Schwarzenburg und weiter mit der S6 attraktiv sein.

Das Kantonalzentrum ist mit den direkten Busverbindungen gut erreichbar.

Tafers und Plaffeien sind ÖV-Knoten, in welchen zwischen den Buslinien umgestiegen werden kann. Allerdings hat die Buslinie Tafers – Düdingen in Düdingen weder Anschlüsse an die S1 noch an die Buslinien aus dem unteren Sensebezirk.

Mit dem Fahrplan 2013 bekommt die Buslinie 20.124 in Düdingen gute Anschlüsse an die S1 von und nach Bern, dafür entfällt die Einbindung in den ÖV-Knoten Tifers.

### **Heutige Nachfrage, Auslastungen und Kostendeckungsgrad**

#### *Nachfrage:*

In den HVZ besteht die Nachfrage hauptsächlich aus Arbeitspendlern, Schülern und Auszubildenden. Insbesondere die Bus- und Bahnverbindungen in Richtung kantonales Zentrum sind stark nachgefragt wie auch die Verbindungen zu den vier OS-Standorten Düdingen, Plaffeien, Tifers und Wünnwil.

Der Beginn und das Ende der Schule wie auch die Dauer der Lektionen sind an den erwähnten OS-Standorten unterschiedlich. Das vertaktete Angebot auf den Buslinien und die Schulzeiten korrespondieren nicht immer und bedingen den Einsatz spezifischer Schülerkurse, deren Finanzierung teilweise vom Kanton, teilweise von der Region übernommen wird. Durch zeitliche Überlagerungen von Pendler- und Schülerverkehr kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Nachfragespitzen.

Aus dem Mittleren Sensebezirk ist die Nachfrage auf den diversen Stichlinien zu den Anschlusspunkten an die S1 und S6 eher tief.

In den Zwischenzeiten besteht die Nachfrage aus dem Einkaufsverkehr und dem kleinräumigen Lokalverkehr. Saisonal eine grosse Nachfrage gibt es auf den Buslinien Richtung Schwarzsee, namentlich auf der Linie 123.

Die Linie 323 von Thurnen über den Gurnigel via Plaffeien nach Schwarzenburg ist für interne Verkehre zwischen Zollhaus und Zumholz nicht zugelassen und hat deshalb aus dem Sensebezirk kaum Nachfrage.

Die den See- und Sensebezirk verbindende direkte Buslinie Düdingen–Gurmels–Murten wurde erst auf den Fahrplan 2011 eingeführt. Die Nachfrage muss sich erst noch entwickeln.

Die Linie 124 zwischen Tifers und Düdingen wies im 2012 eine schwache Nachfrage auf. Erste Beobachtungen im 2013 lassen vermuten, dass mit der jüngst vorgenommenen Konzeptänderung und dem dichteren Angebot eine merkliche Nachfragesteigerung erzielt werden kann.

#### *Auslastung:*

Im Unteren Sensebezirk sind während den HVZ die Kurse auf den 3 nach Düdingen führenden Buslinien sehr gut ausgelastet (>75 % der angebotenen Transportkapazität). Zum Schulbeginn oder -ende sind einzelne Kurse auf der Linie 121 sogar überlastet.

Die radial ins Kantonszentrum führenden Linien sind etwa ab Höhe St. Antoni, Alterswil und St. Ursen sehr gut ausgelastet, die Linie 129 bereits ab Plaffeien. Die Auslastung erreicht bei einzelnen Kursen die Transportkapazität. Im oberen Sensebezirk liegt die Auslastung grösstenteils im Bereich zwischen 50–75 %.

Die Auslastung der diversen Stichlinien im Unteren Sensebezirk liegt in der Regel unter 50 %, einzig auf dem Abschnitt Ueberstorf–Flamatt werden deutlich mehr als 50 % erreicht.

Auf der Linie 120 respektive im Bereich Tafers–Düdingen–Wünnewil gibt es der Öffentlichkeit nicht zugängliche Schülerkurse, welche sehr gut ausgelastet sind.

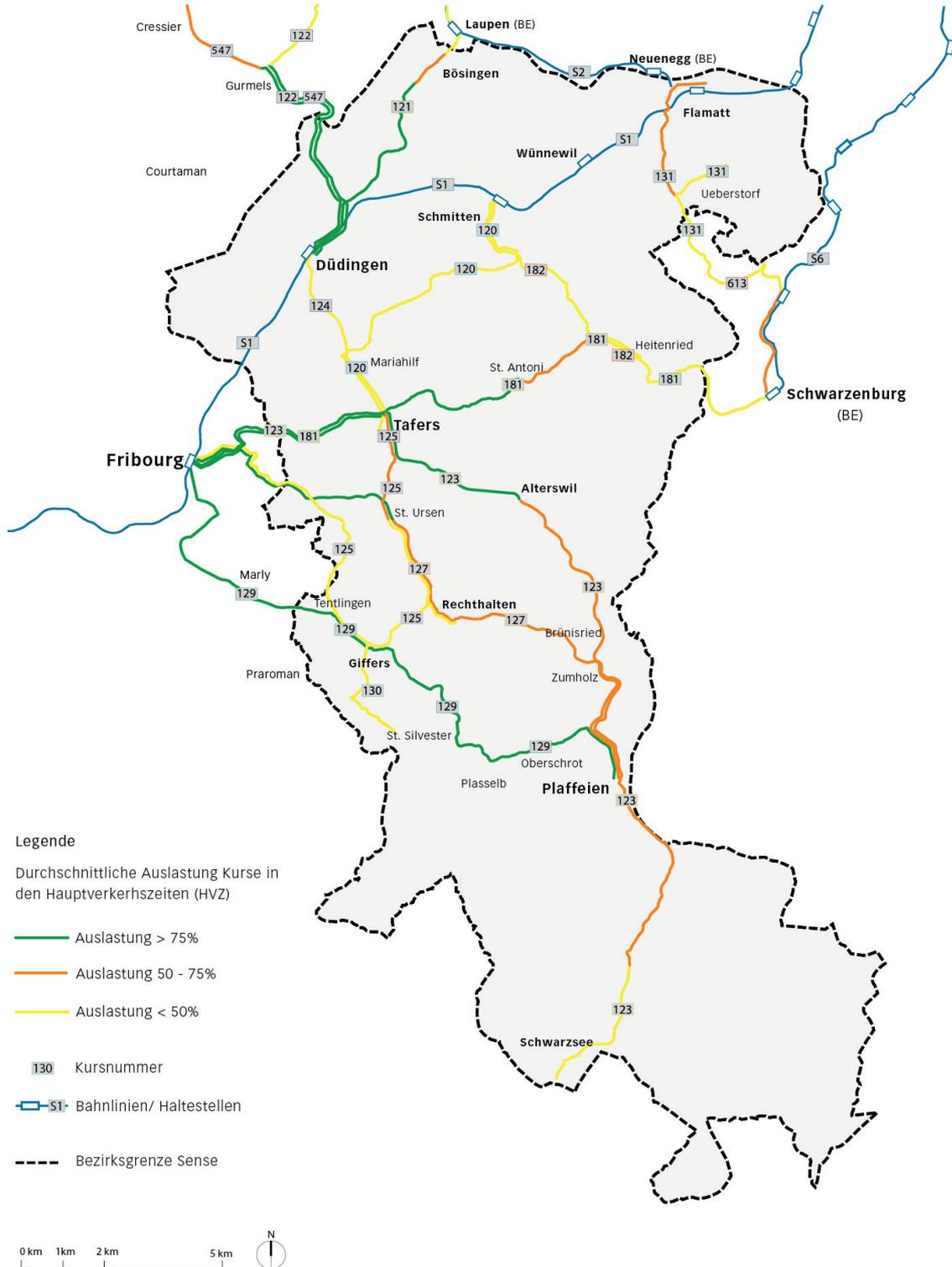


Abbildung 15a: Durchschnittliche Auslastung der Buskurse in den Hauptverkehrszeiten (HVZ), Ist-Zustand

### Kostendeckungsgrad

Nur die 3 S-Bahnlagen der S1, S2 und S6 erreichen Kostendeckungsgrade über 40 %, derjenige der S1 liegt sogar deutlich über 50 %. Das Gros der Buslinien liegt beim Deckungsgrad im Bereich zwischen 20–40 %.

Im kritischen Bereich unter 20 % liegen die vier Buslinien

- 20.124           Tafers–Düdingen
- 20.130           Giffers–St. Sylvester
- 20.182           Heitenried–Schmitten
- 30.613           Albligen–Lanzenhäusern–Schwarzenburg

Den letzten 3 Linien gemeinsam ist der Umstand, dass sie eine hohe Nachfrage von Schülern aufweisen. Im Bereich Heitenried teilt sich das beschränkte Potenzial auf mehrere Buslinien auf.

Der noch sehr tiefe Kostendeckungsgrad der Linie 20.124 wird voraussichtlich mit dem Angebotskonzept 2013 deutlich ansteigen.

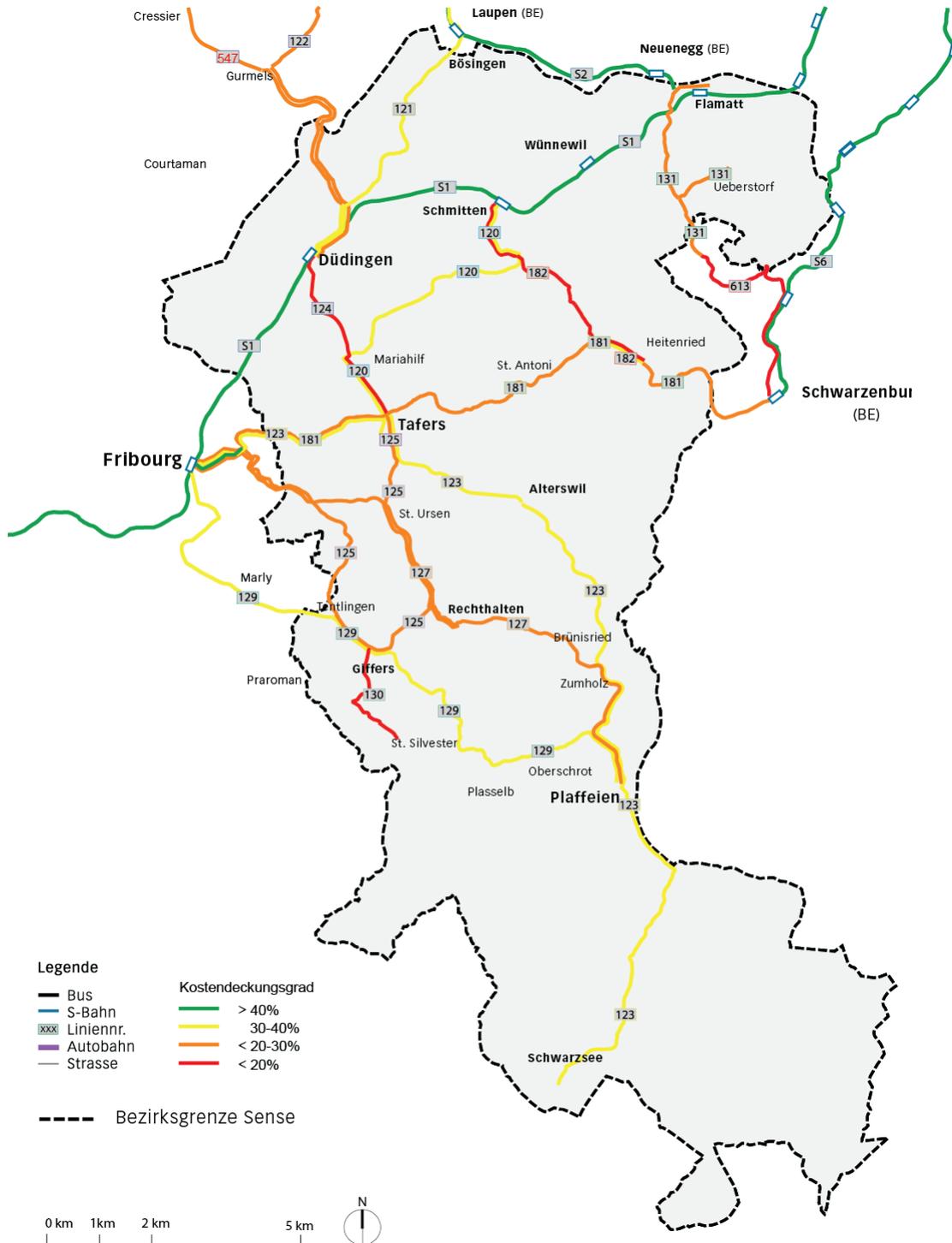


Abbildung 15b: Kostendeckungsgrad der ÖV-Linien, Stand 2012

### Heutige Erschliessungsgüte

Die Einteilung der Haltestellenkategorie und die Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen zu Fuss) basiert auf den im Kantonalen Verkehrsplan Freiburg festgelegten Kriterien. Der Einfachheit halber sind in der Abbildung die Einzugsbereiche der Haltestellen als Kreise dargestellt, obwohl die effektive Fussdistanz massgebend ist.

Die höchste erreichte Güteklasse im Sensebezirk ist Klasse C. Sie wird erreicht im Umfeld um die Bahnstationen der S1 und S2, der Einzugsbereich hat einen Radius von 300 m. Die Güteklasse D am gleichen Ort reicht maximal 750 m weit und E bis 1500 m.

Die Haltestellen der 4 Buslinien mit einem Kostendeckungsgrad unter 20 % liegen in der Güteklasse E mit einem Einzugsbereich von  $r = 300$  m.

Alle Haltestellen der restlichen Buslinien im Sensebezirk weisen die Güteklasse E mit  $r = 1000$  m auf und D mit  $r = 500$  m.

Grössere bewohnte Gebiete ohne ÖV-Erschliessung gibt es nicht. Nur kleine Teile am Westrand von Schmitten und im Norden von Niedermettlen liegen knapp ausserhalb einer Haltestelle. Der Nordrand von Niedermettlen liegt zwar im Einzugsbereich der Bahnhaltstelle Flamatt, aus topografischen Gründen ist diese nur mit Umwegen erreichbar.

### ÖV-Güteklasse, IST-Zustand

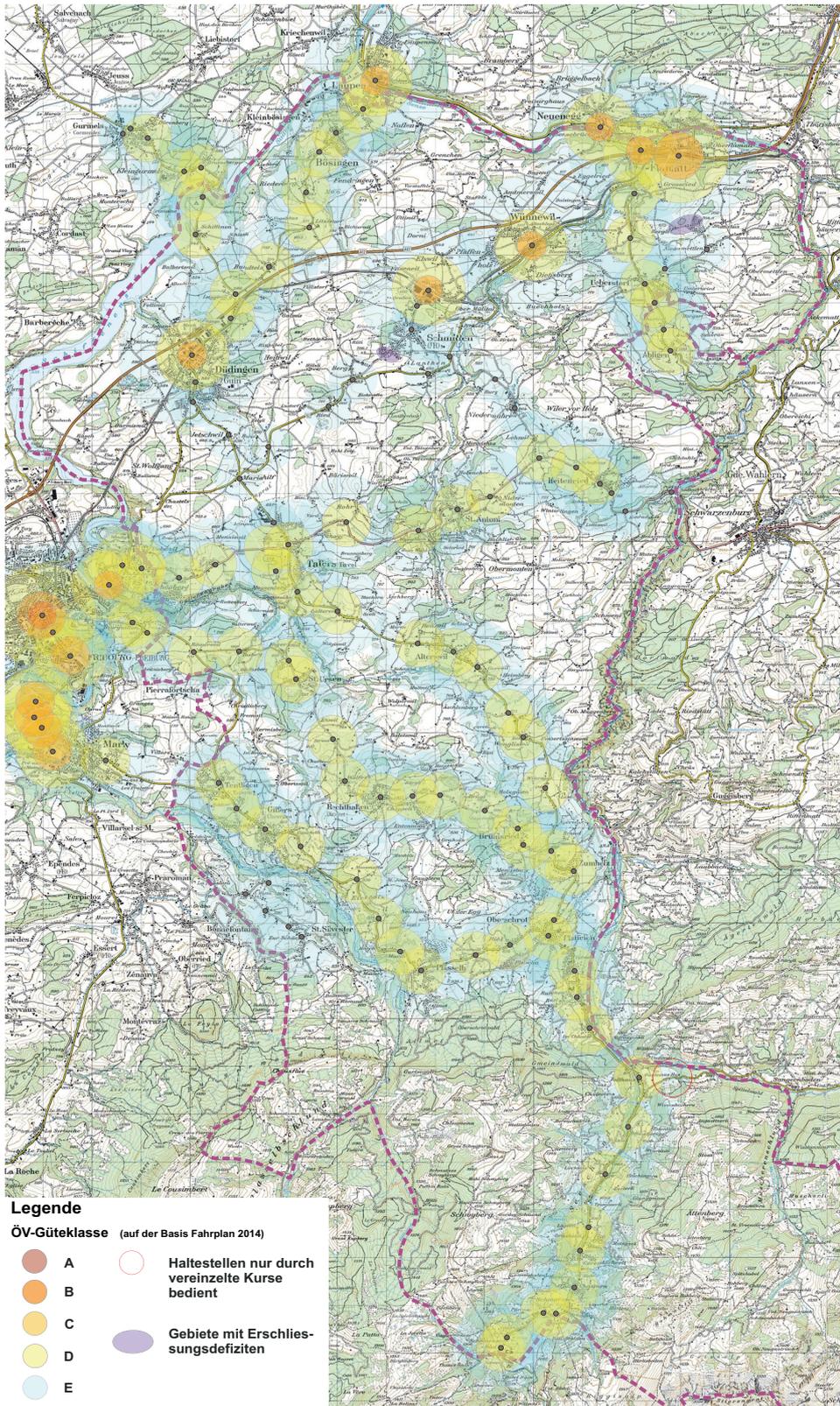


Abbildung 16: Haltestellen mit Erschließungsgüteklassen, Ist-Zustand (Basis Fahrplan 2014)

### 3.2.3 Langsamverkehr

Ist-Zustand

Nachfolgend sind das im Kantonalen Richtplan definierte Alltags- und Freizeitnetz des Radverkehrs dargestellt.

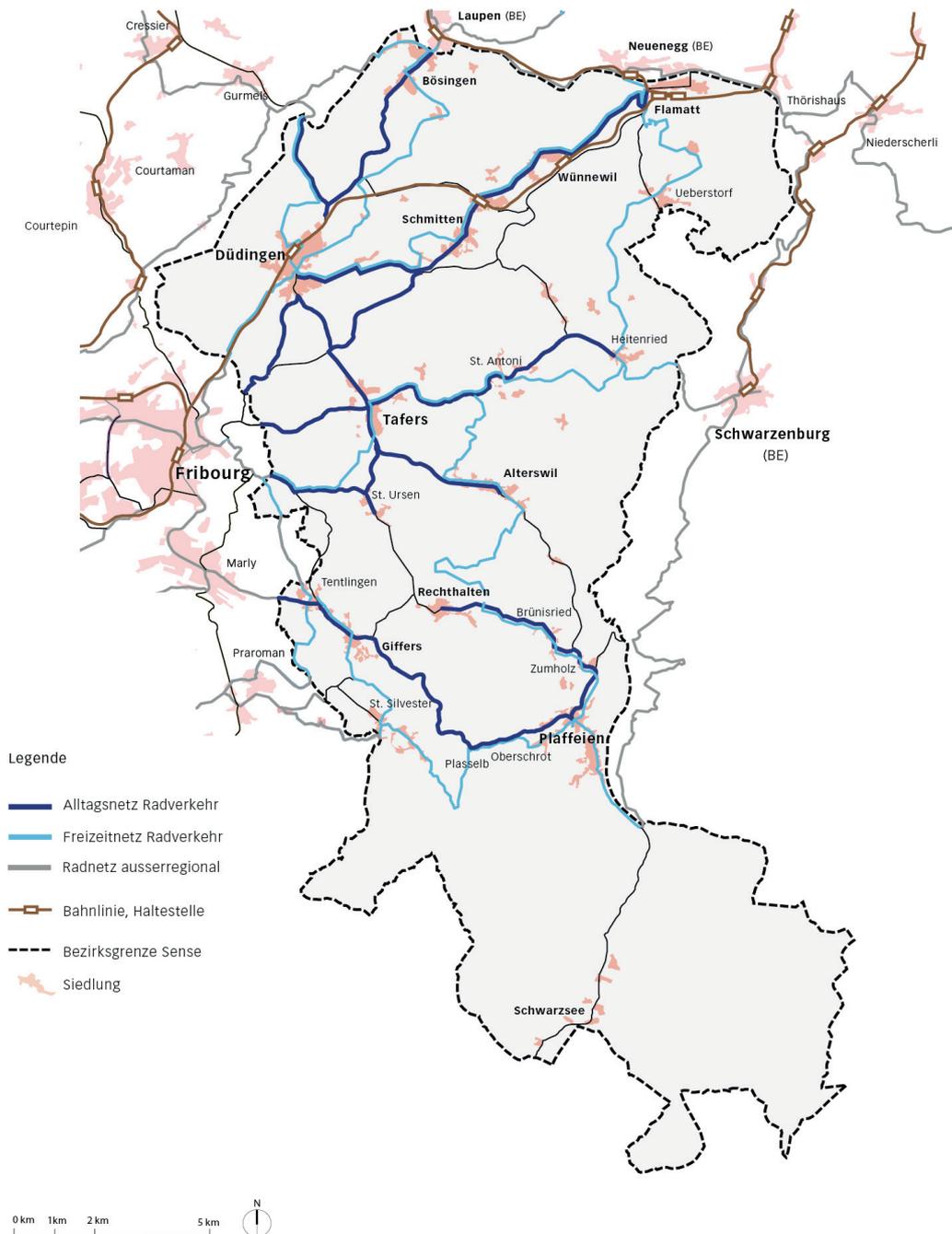


Abbildung 17: Alltags- und Freizeitnetz Radverkehr und wichtige Zielorte. Quelle: Kantonaler Richtplan Kanton Freiburg.

Der Gemeindeverband verweist auf die Kantonale Veloplanung (Sachplan Velo). Diese befand sich bis 21.2.2014 in der öffentlichen Vernehmlassung.

Im Pendlerverkehr ist ein gewisses Potenzial vorhanden:

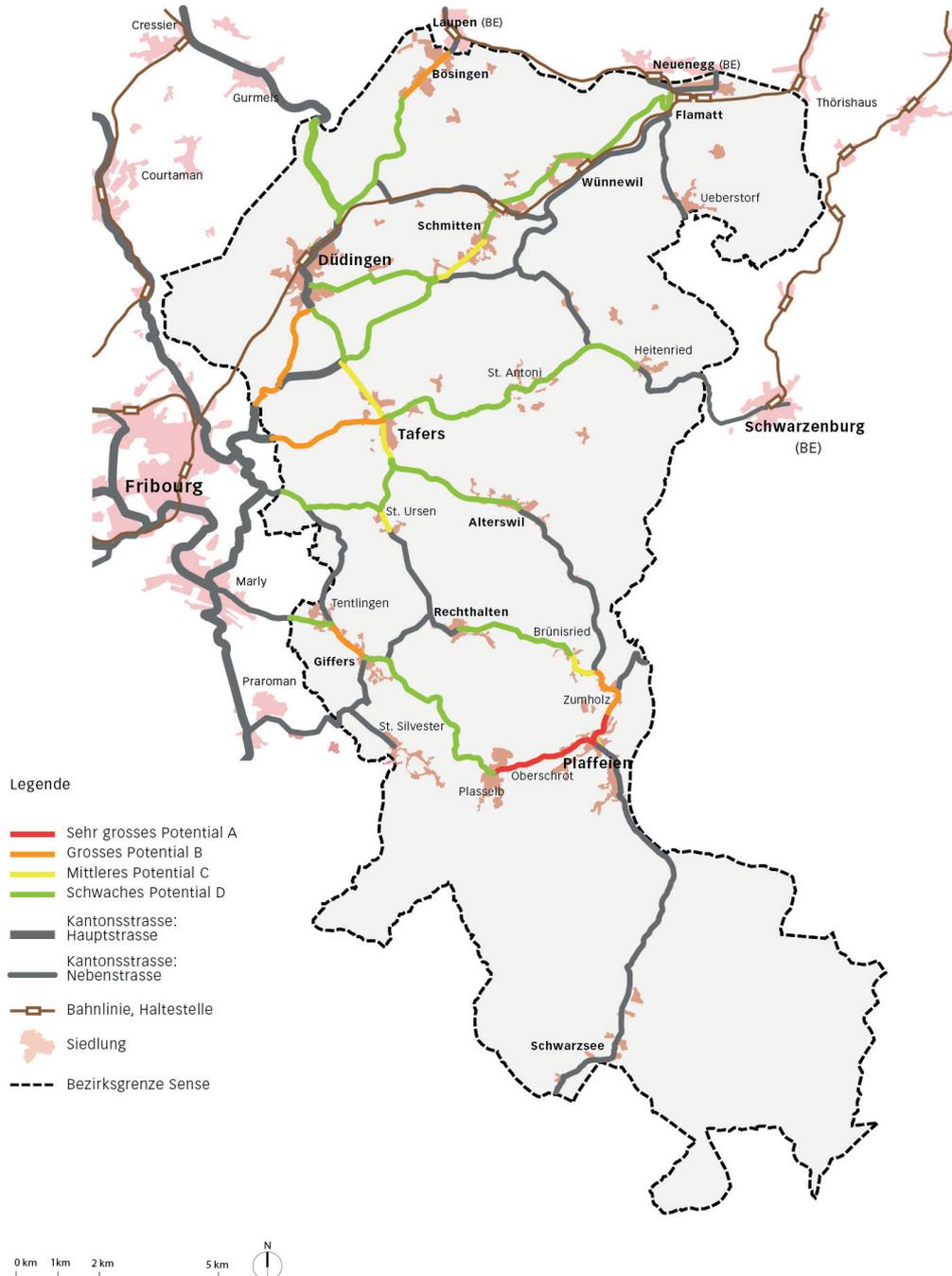


Abbildung. 18: Pendlerpotenzial Radwegnetz. Quelle: Kantonaler Richtplan Kanton Freiburg.

Das Pendlernetz, welches nach Kantonaalem Richtplan eine Kategorie des interkommunalen Radwegnetzes<sup>5</sup> ist, umfasst vier Kategorien: sehr

5 Die Kategorisierung des interkommunalen Radwegnetzes erfolgt entsprechend dem Kantonalen Richtplan des Kantons Freiburg nach den Kriterien Pendleranzahl, Zahl der registrierten Unfälle, Distanz und Gefälle der gegebenen Strecken.

grosses Potenzial (Kat. A), grosses Potenzial (Kat. B), mittleres Potenzial (Kat. C) und schwaches Potenzial (Kat. D).

Ein sehr grosses Pendler-Potenzial weist die Strecke Plaffeien – Plasselb auf. Ein grosses Pendler-Potenzial haben die Verbindungen Laupen – Börsingen, Fribourg – Tavers, Fribourg – Düdingen via St. Wolfgang und Knoten Alterswil/Brünisried/Zumholz – Zumholz. Ein mittleres Potenzial ist auf den Strecken Schmitten – Berg, Mariahilf – Tavers, Tentlingen – Giffers und Brünisried – bis Knoten Alterswil/Zumholz zu verzeichnen. Zudem besteht das Potenzial für eine zukünftige touristische Nutzung und Weiterentwicklung des Langsamverkehrs zusammen mit der Trägerschaft des Naturparks Gantrisch im Bereich Schwarzsee.

### 3.2.4 Kombinierte Mobilität

#### Park+Ride

Ist-Zustand

Bei der Ist-Situation Park+Ride ergibt sich für die Region Sense folgendes Bild:

Bahnhof	Plätze	Tages- tarif Fr.	Monats- tarif Fr.	Jahres- tarif Fr.	Auslastung	Maximale Auslastung
<b>Flamatt</b>	27	4	40	400	83 %	130 %
<b>Wünnewil</b>	5	0	0	0	k.A..	k.A..
<b>Schmitten</b>	71	3	30	300	74 %	85 %
<b>Düdingen</b>	47	4	40	400	70 %	98 %

Tabelle 11: Park+Ride 2010, Region Sense. Quelle: SBB

Bemerkungen: Die Auslastungszahlen sind Durchschnittswerte Jan.-Dez. 2010. Nur bewirtschaftete und kostenpflichtige Anlagen werden auslastungstechnisch erhoben.

Für den Standort Flamatt ist eine Erweiterung auf ca. 40 Parkplätze angedacht (Zeithorizont noch offen). Für den Standort Wünnewil ist die Einführung einer Bewirtschaftung inkl. leichter Erweiterung angedacht (Zeithorizont noch offen).

#### Bike+Ride

Ist-Zustand

Die Ist-Situation Bike+Ride präsentiert sich für die Region Sense wie folgt:

Bahnhof	Plätze	Bemerkungen
<b>Flamatt</b>	k.A.	Immer genügend Plätze verfügbar
<b>Wünnewil</b>	k.A.	Immer genügend Plätze verfügbar
<b>Schmitten</b>	k.A.	Immer genügend Plätze verfügbar
<b>Düdingen</b>	k.A.	Immer genügend Plätze verfügbar

Tabelle 12: Bike+Ride 2010, Region Sense. Quelle: SBB

### 3.2.5 Modalsplit

#### Ist-Zustand

Im Jahr 2005<sup>6</sup> wurden im gesamten Kanton 77.1 % (31.2 km) der täglich zurückgelegten Distanz von 40.4 km mit dem Auto gefahren. Dies ist deutlich mehr als der schweizerische Durchschnitt von täglich total 24.9 km, wovon 66.9 % mit dem Auto zurückgelegt wurden.

Im Vergleich mit den nationalen Durchschnittswerten ist im Kanton Freiburg der motorisierte Individualverkehr gegenüber dem Langsamverkehr (LV, Fuss- und Veloverkehr) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht nur bezüglich der Distanz dominierend. Die Haushalte besitzen eine höhere Anzahl Autos pro Haushalt, die Pendler verbringen mehr der täglichen Unterwegszeit im Auto (FR: 46.1 %, CH: 40.7 %) und legen eine höhere Zahl an Wegetappen mit dem Auto zurück (FR: 47.2 %, CH: 37.1 %). Entsprechend liegt der Besitz von ÖV-Abos und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs klar unter dem nationalen Durchschnitt.

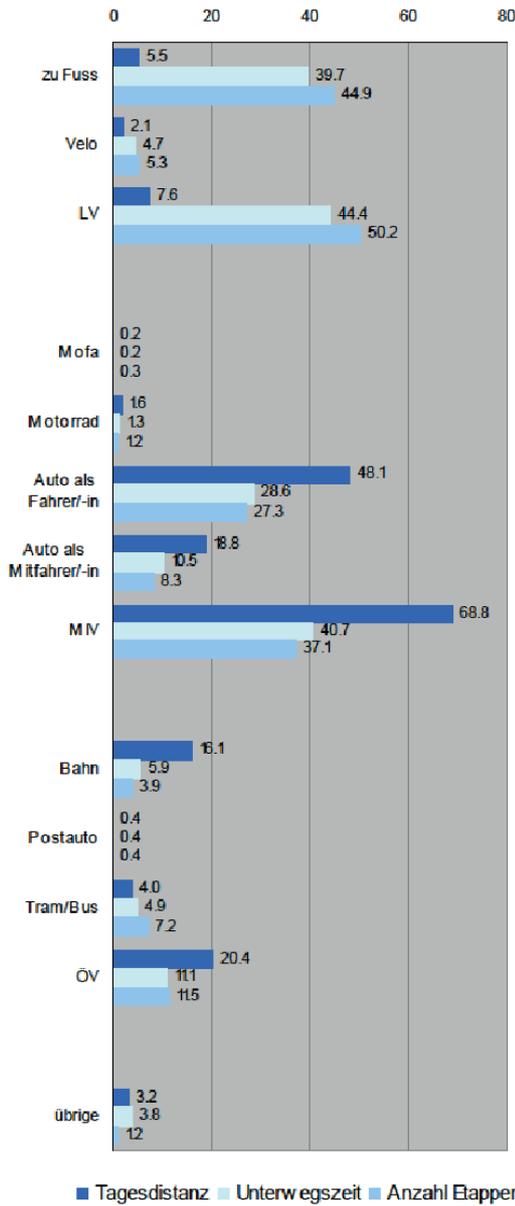
An Werktagen werden von der Kantonsbevölkerung rund 4.5 % der gesamten Distanz zu Fuss und 0.9 % mit dem Velo bestritten. In der Schweiz liegen diese Werte bei 5.5 % zu Fuss und 2.3 % mit dem Velo. Somit ist im Kanton Freiburg besonders der Anteil der Velos deutlich geringer als in der Schweiz.

Die hohe Bedeutung des MIV sowohl bezüglich der Distanz, der Unterwegszeit als auch der Anzahl Etappen gegenüber dem LV und dem ÖV ist in Abbildung 19 ersichtlich.

#### Trend 2030

Bezüglich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (z.B. weiter zunehmende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

**A. SCHWEIZ**



**B. KANTON FREIBURG**

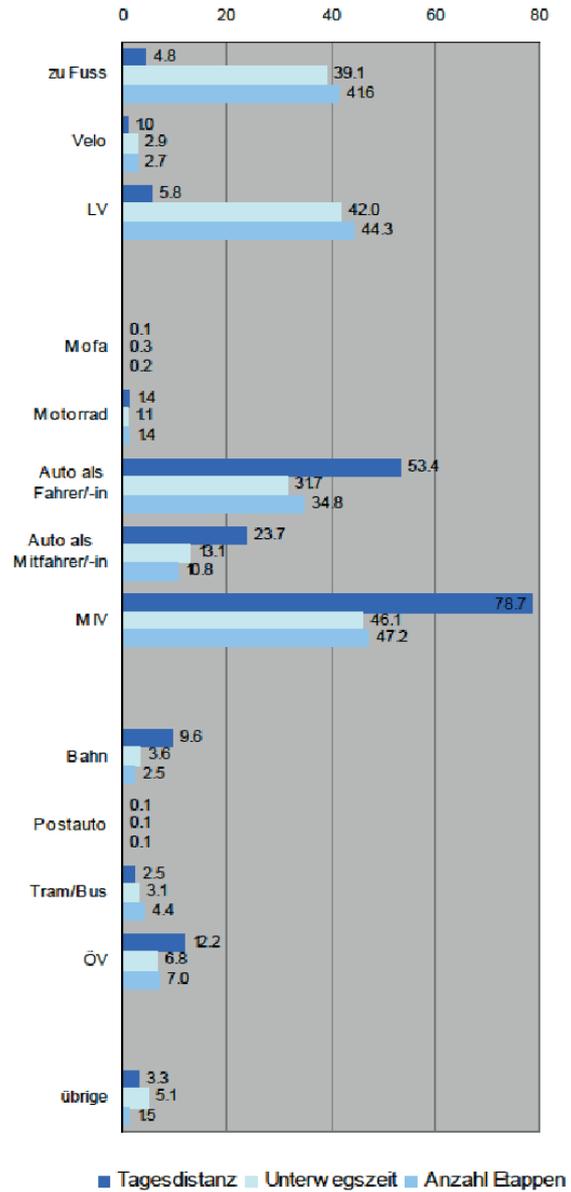


Abbildung 19: Kennziffern zum Modalsplit (in %), Vergleich Schweiz und Kanton Fribourg (Quelle: Mikrozensus Kanton Freiburg 2005).

### 3.3 Energie und Umwelt

#### 3.3.1 Energie

Ist-Zustand

Aufgrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung hat der Energieverbrauch sowohl im Kanton Freiburg als auch in der Schweiz massiv zugenommen. Anlaog dazu hat sich der Sensebezirk entwickelt.

Der Energieverbrauch für den Sensebezirk kann per 2009 auf 916 GWh berechnet werden. Der Anteil nicht erneuerbarer Energie beim Endenergieverbrauch beläuft sich mit 736 GWh auf rund 80 %, was einerseits die hohe Auslandabhängigkeit des Sensebezirks punkto Energieversorgung und andererseits den Verschleiss nicht-erneuerbarer Ressourcen und die Umweltbelastung (Treibhausgase, Luftschadstoffe, etc.) aufzeigt.

**Anteile Energieträger am Endenergieverbrauch im Sensebezirk (2009)**

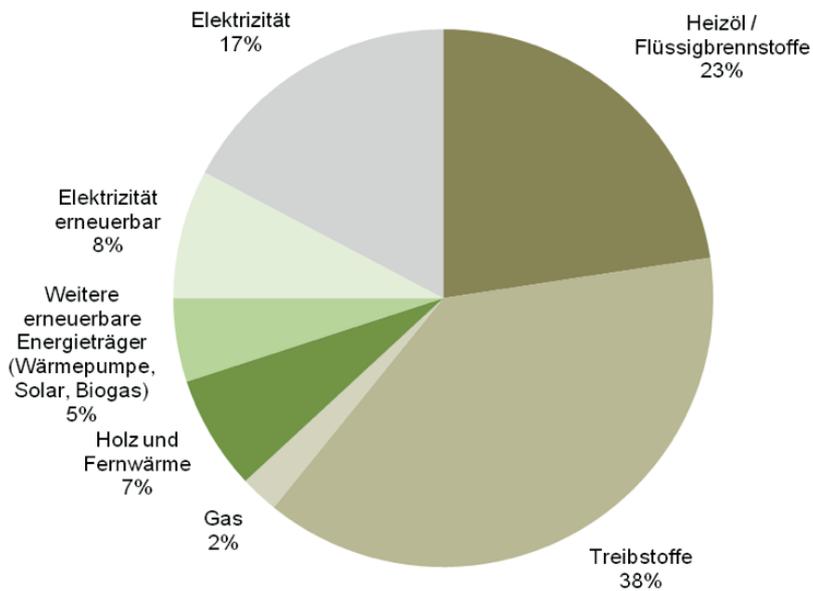


Abbildung 20: Anteile der Energieträger am Endenergieverbrauch des Sensebezirk (2009). Quelle: Erläuterungsbericht Regionale Energieplanung des Sensebezirks

Energieträger	Verbrauch
Heizöl / Flüssigbrennstoffe	207 GWh
Treibstoffe	350 GWh
Gas	21 GWh
Holz und Fernwärme	63 GWh
Elektrizität	229 GWh
Weitere erneuerbare Energieträger (Wärmepumpe, Solar, Biogas)	46 GWh
<b>Endenergieverbrauch</b>	<b>916 GWh</b>

Tabelle 13: Endenergieverbrauch in GWh nach Energieträgern im Sensebezirk (2009). Quelle: Erläuterungsbericht Regionale Energieplanung des Sensebezirks

Mit einheimischen Ressourcen wird rund ein Drittel der Wärmeversorgung der Wohngebäude (ein für die Schweiz vergleichsweise hoher Wert) und 25 % der Stromversorgung gedeckt. Beim Treibstoff – gegen 40 % des Energieverbrauchs in der Region ist auf den Verkehr zurückzuführen – liegt der Selbstversorgungsgrad praktisch bei 0 %.

Die Potenziale bei der Energieeffizienzsteigerung und bei der erneuerbaren Wärme- und Stromproduktion sind im Sensebezirk sehr hoch und bieten deshalb wichtige Möglichkeiten zur nachhaltigen Energieversorgung und lokalen Wertschöpfung.

Trend 2030

Seit den 1940er Jahren hat sich der Energieverbrauch der Schweiz um den Faktor 9 erhöht. Mit den hohen Anteilen insbesondere von Erdölprodukten, Erdgas und Uran geht eine entsprechend sehr grosse Auslandsabhängigkeit im Energiesektor einher. Rund 80 % der Primärenergieträger werden importiert. Die starken Veränderungen im Siedlungs- und Verkehrsbereich haben auch im Sensebezirk in den letzten Jahrzehnten zu einer massiven Zunahme des Energieverbrauchs und hoher Auslandsabhängigkeit bei der entwicklungsstrategisch wichtigen Energieversorgung geführt.

Die Zunahme des Energieverbrauchs auf hohem Niveau hat sich in den letzten Jahren in der Schweiz – dank Energieeffizienzmassnahmen – verlangsamt. Im Bereich der Elektrizität steigt der Verbrauch deutlich stärker an. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Elektrizität in der Energieversorgung anwachsen wird. Im Sensebezirk ist davon auszugehen, dass die Potenziale bei Energieeffizienz und erneuerbaren Energien deutlich besser genutzt und so die energierelevanten Bereiche nachhaltig und mit hoher regionaler Wertschöpfung gestaltet werden.

Der Staat Freiburg hat im Bericht Nr. 160 im September 2009 vier Szenarien für den Kanton Freiburg entwickelt: Das Referenzszenario (ohne weitere Massnahmen) zeigt eine jährliche Zunahme von rund 0,1 % beim Treib- und Brennstoffverbrauch und von rund 2 % beim Stromverbrauch. Drei weitere, unterschiedlich ambitionöse Szenarien zeigen, wie der Energie- und Stromverbrauch gedrosselt werden kann. In den Schlussfolgerungen legt der Kanton seine Strategie zur 4000-Watt-Gesellschaft bis 2030 dar, wonach im Kanton Freiburg die Energieeffizienz (Energieeinsparungen) und die Anteile erneuerbarer Energien gesteigert werden sollen, um eine sichere und nachhaltige Energieversorgung zu gewährleisten.

### 3.3.2 Luftreinhaltung

Ist-Zustand

In Anwendung von Artikel 27 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 überwacht das Amt für Umwelt (AfU) im gesamten Kantonsgebiet die Luftschadstoffbelastung. Vor allem in den Städten stellt das Stickstoffdioxid einen der wichtigsten Schadstoffe dar. Die höchsten Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Stickstoffmonoxid werden in Strassennähe gemessen. Die Erfahrung zeigt, dass der Immissionsgrenz-

wert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Jahresmittelwert) in der Nähe stark belasteter Strassen nicht eingehalten ist.

In ländlichen Gebieten, abseits von jeglichen Schadstoffquellen, ist der Immissionsgrenzwert deutlich eingehalten. Im Verlaufe des betrachteten Zeitraumes 1997–2010 haben sich die Messwerte nur unwesentlich verändert.

In Ortschaften mit mehr als 5'000 Einwohnern befindet sich die sogenannte Hintergrundkonzentration, das heisst die weder durch Strassen noch durch Industrieanlagen dominierte Immissionssituation, auf einem Niveau unterhalb des Immissionsgrenzwertes. Seit dem Jahr 2000 sind die Werte in etwa konstant.

An Messorten mit einer Verkehrsbelastung von 5'000 bis 20'000 Fahrzeugen pro Tag sind in den meisten Fällen Konzentrationen zwischen 20 und  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  anzutreffen. Wie die nachfolgende Darstellung zeigt, liegen die Messwerte für Düdingen (Hauptstrasse 30) über dem Grenzwert:

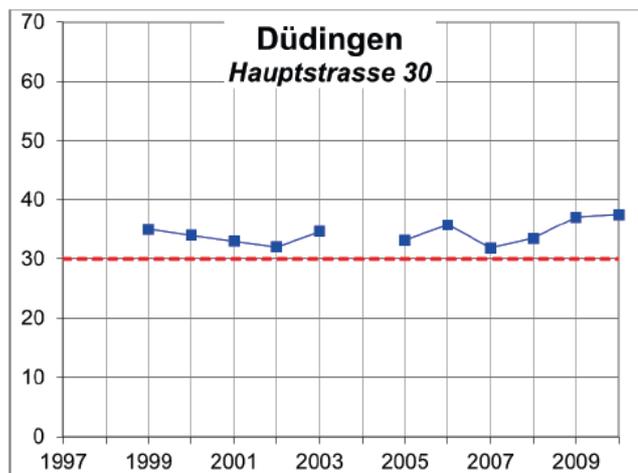


Abbildung 21: Entwicklung Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid in Düdingen.  
Quelle: Amt für Umwelt des Kantons Freiburg (AfU), 2010

Für weite Gebiete des Kantons Freiburg, die nicht unter dem direkten Einfluss von Strassen oder Industrieanlagen stehen, wird der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid eingehalten. Im Gegensatz dazu überschreiten die Immissionen in den regionalen Zentren (z.B. Düdingen) und der Agglomeration Freiburg, die unter hohen Verkehrsmengen und ungünstigen Ausbreitungsbedingungen leiden, den Grenzwert deutlich.

#### Trend 2030

Die zeitliche Entwicklung ab 1997 zeigt bis 2007 eine leichte allgemeine Tendenz zur Abnahme der Stickstoffdioxidkonzentrationen. Ab 2007 steigen die Stickstoffdioxidkonzentrationen wieder an. Ob diese Zunahme eher wetterbedingt ist oder eher auf einen Anstieg des Schadstoffausstosses zurückzuführen ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt

werden. Eine Prognose für 2030 kann aufgrund vieler Unsicherheitsfaktoren (z.B. Wetter, technische Entwicklung) heute nicht gewagt werden.

### 3.3.3 Lärmschutz

Ist-Zustand

Der Lärm gehört zu den bedeutendsten Umweltbelastungen, unter denen die Bevölkerung leidet. Mehr als 18'000 Personen im Kanton Freiburg, d.h. über 8 % der Bevölkerung, sind einem Lärmpegel ausgesetzt, der den Immissionsgrenzwert (IGW) überschreitet. Gegenwärtig verursacht der Strassenverkehr weitaus die stärksten Lärmbelastungen.

Das Bundesrecht gibt den Strasseneigentümern (Bund, Kanton, Gemeinden) bis zum 31. März 2018 Zeit, um die Strassen zu sanieren. Die Lärmsanierung des Westschweizer Strassennetzes ist im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt im Verzug. Der Kanton Freiburg ist hier leider keine Ausnahme.

Belastungen ausgesetzt sind insbesondere lärmempfindliche Nutzungen an den Strassen-Hauptverkehrsachsen. In der Region Sense betrifft dies v.a. Düdingen/Tafers und den Raum Flamatt. Den Rahmen für die Ausscheidung neuer Bauzonen mit lärmempfindlichen Räumen in lärmbelasteten Gebieten bildet die Lärmschutzverordnung (LSV).

Dank der Präventionsmassnahmen entsprechen alle neuen Anlagen (Strassen, Industrie, Schiessanlagen, usw.) seit ihrer Inbetriebnahme den Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV). Beim Bau des Freiburger Teilstücks der Autobahn A1 wurden sämtliche Lärmschutzmassnahmen berücksichtigt, damit die Bundesvorschriften eingehalten werden.

Während im Jahr 1990 nur gerade 30 % der Schiessanlagen den gesetzlichen Vorschriften entsprachen, wird die heutige Situation dank einer konsequenten Sanierung aller Anlagen als sehr zufriedenstellend beurteilt.

Trend 2030

Es ist davon auszugehen, dass der Strassenverkehr in Zukunft weiter zunimmt. Steigt die Verkehrsmenge noch an, so könnte auch ein Teil der heute noch nicht betroffenen Bevölkerung in den nächsten Jahren in den Einfluss schädlicher Lärmimmissionen kommen. Bei einer schleichenden Zunahme der Lärmbelastung werden auch vormals ruhige Gebiete, insbesondere ländliche, siedlungsfreie Erholungs- und Naturzonen stärker «verlärmert».

## 4. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

### 4.1 Siedlung

#### 4.1.1 Wohnen

**Stärken** Im Bereich Wohnen und Wohnumfeld wird die Region Sense zunehmend als attraktiver Wohnstandort erkannt. Die Nähe zu den Kernagglomerationen Freiburg und Bern als wichtige Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte macht es möglich, das Wohnen auf dem Land mit dem Arbeitsort Stadt zu vereinbaren. Ausschlaggebend für diesen Standortvorteil im Bereich Wohnen sind unter anderem die gute Verkehrsanbindung sowohl an das nationale und kantonale Strassennetz, wie auch an den öffentlichen Verkehr, der verfügbare und bezahlbare Wohnraum und das vorhandene Wohnbauland.

Die Kulturlandschaft und attraktive Naherholungsgebiete im Unterland wie auch die intakten Ortsbilder und der Naturraum im Mittleren Sensebezirk und im Oberland tragen zur Qualität des Wohnstandortes Sense bei.

**Schwächen** Weite Teile des Siedlungsgebietes und der Bauzonenreserven liegen ausserhalb einer attraktiven ÖV-Erschliessung. Dies ist insbesondere in den Gemeinden des Mittleren Sensebezirks und des Oberlandes der Fall. Die Nord-Süd-Achse Düdingen-Tafers-Plaffeien-Schwarzsee ist als innerregionales Rückgrat noch wenig ausgeprägt.

#### 4.1.2 Arbeiten

**Stärken** Die Arbeitsregion ist geprägt von einem vielfältig diversifizierten Branchenmix von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Die Hauptverkehrsachse im Unterland bietet insbesondere für Logistik- und Verteilzentren sehr interessante und attraktive Standorte. Die Bedeutung des Gunstraums entlang der Autobahn wird mit den im Kantonalen Richtplan verankerten «strategischen Sektoren» (Düdingen) und «Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung» (Schmitten, Flamatt, Bösing) hervorgehoben.

**Schwächen** Schwächen sind vor allem in den Teilräumen Mittlerer Sensebezirk und Oberland auszumachen. Hier fallen die schlechtere Anbindung ans Nationalstrassennetz sowie das reduzierte Angebot des öffentlichen Verkehrs ins Gewicht. Die Nord-Süd-Achse Düdingen-Tafers-Plaffeien-Schwarzsee ist als innerregionales Rückgrat wenig ausgeprägt.

#### 4.1.3 Fazit heutige Siedlungsstruktur

**Chancen** Die am stärksten entwickelten Wohnstandorte und Arbeitsplatzgebiete befinden sich im Unteren Sensebezirk. Dies ist v.a. der günstigen Verkehrslage zu verdanken (Autobahn, Bahnlinie). Das Unterland kann als der Gunstraum der Region Sense angesehen werden und wurde als solcher

auch erkannt (u.a. Kantonaler Richtplan). Das heutige Regionalzentrum Düringen/Tafers befindet sich in diesem Raum.

Demgegenüber ist die innerregionale Achse Düringen–Tafers–Plaffeien–Schwarzsee noch wenig ausgeprägt. Hier besteht ein Potenzial, das in Zukunft besser genutzt werden kann. Eine Stärkung dieser Nord-Süd-Achse könnte u.a. mit einer verbesserten ÖV-Anbindung und einer Aufstufung von Plaffeien als südliches Regionalzentrum erreicht werden.

#### Risiken

Aufgrund der vorteilhaften Lage und Anbindung des Unterlands ist eine hohe Dynamik und ein erhöhter Siedlungsdruck festzustellen. Dort wo emissionsstarke und/oder verkehrsintensive Arbeitsnutzungen auf Wohn- und Erholungsnutzung treffen, ergeben sich jedoch zunehmend Konflikte. In der Region Sense konzentriert sich diese Konfliktzone zwischen Wohnen und Arbeiten insbesondere auf die der A12 nahen Gebiete im Unterland.

Aufgabe in diesem strategisch wichtigen Raum wird v.a. die Herbeiführung einer koordinierten und bewusst gelenkten Siedlungsentwicklung sein. Dies unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, der Region und des Kantons.

#### **4.1.4 Handlungsbedarf Siedlung**

#### Allgemein

Übergeordnetes Thema ist die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Sensebezirk. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung sollen wo möglich die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert werden. Hierbei kommt auch der ÖV-Erschliessung eine wichtige Rolle zu. Es sollen keine neuen, grösseren Siedlungsgebiete entstehen, die nicht mit dem ÖV erschlossen werden können.

Zudem sind die Regionsteile, die nicht direkt an der kantonalen Hauptachse liegen (Autobahn, Bahnlinie), mittels einer innerregionalen Achse Düringen-Tafers-Plaffeien-(Schwarzsee) zu stärken. Dies soll mit Hilfe einer optimierten regionalen Zentrenstruktur erreicht werden.

Im Unteren Sensebezirk besteht die Herausforderung v.a. darin, den bestehenden Siedlungsdruck in gelenkte Bahnen zu führen (z.B. mit einem gemeindeübergreifenden Siedlungskonzept).

#### Wohnen

Im Bereich Wohnen stehen zwei Themen im Vordergrund: Einerseits ist die Erhaltung und Schaffung von attraktiven Wohnlagen zu fördern, andererseits sind neue, grössere Wohnsiedlungen besser mit dem ÖV zu erschliessen.

#### Arbeiten

Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten im unteren Sensebezirk ist unter der Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems und der bestehenden Nutzungskonflikte zu fördern.

Handlungsbedarf wird bei der Schaffung/Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten gesehen. Gut erschlossene oder erschliessbare Arbeitsstandorte sollen benannt werden (ergänzend zu den bestehenden Standorten gemäss Kantonalem Richtplan).

Das teilrevidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und die revidierte Raumplanungsverordnung (RPV) treten auf den 1. Mai 2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt muss jede neue Einzonung durch eine gleich grosse Fläche kompensiert oder eine Planungszone auf einer entsprechend gleich grossen Zone erstellt werden. Es sind damit de facto keine Neueinzonungen ohne Kompensation durch gleichwertige Auszonungen an einem anderen Ort mehr möglich, bis der Kanton seinen Richtplan an das neue Bundesgesetz angepasst hat. Diese Bestimmungen werden bis zur Genehmigung des neuen kantonalen Richtplans durch den Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2019 anwendbar sein. Darüber hinaus sehen die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vor, dass in Kantonen, die nicht die Bundesquote erfüllen, keine neuen Bauzonen auf Fruchtfolgefächern (FFF) genehmigt werden können, was derzeit für den Kanton Freiburg der Fall ist.

Mit dem neuen Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Freiburg wird es in Zukunft schwierig werden weiteres Bauland auszuscheiden. Die Verfügbarkeit von Bauland insbesondere für die Industrie- und Gewerbenutzung im Unteren Sensebezirk dürfte zurückgehen. Dies auch aufgrund des Nutzungskonflikts zur Landwirtschaft und Landschaft und des steigenden Verbrauchs an Fruchtfolgefächern (FFF). Hier müssen in Zukunft Instrumente gefunden werden, die einen Abtausch von Baulandreserven unter den Gemeinden ermöglichen (z.B. ein regionales Ausgleichsmodell).

## 4.2 Verkehr

### 4.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Stärken	Die Region Sense ist durch die A12 sehr gut erschlossen. Die A12 ist kantonaler Hauptverkehrsträger und gewährleistet die überregionale Erschliessung. Die Verbindung des Bezirkshauptorts Tavers und Düdingen an die übrige Region erfolgt über die kantonalen Hauptstrassen.
Schwächen	Die touristisch wichtigen und stark befahrenen Strassen zum Schwarzsee sind mit der Zuweisung «kantonale Nebenstrasse» unterbewertet. Zudem sind im Unter- und Mittelland der Strassenunterhalt und die Ortsdurchfahrten als Schwachstellen zu bezeichnen. Die Zubringer zum Autobahnanschluss Düdingen/Flamatt weisen eine erhebliche Verkehrsbelastung auf. Die siedlungsverträgliche Belastbarkeit der Ortsdurchfahrten wird überschritten.

Im Unterland weisen die Ortsdurchfahrten zudem die meisten Schwächen aus verschiedenen Bereichen (Lärm, Luft, Kapazität, Unfälle, etc.) auf (ver-

gleiche dazu ArGe Sense: Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk, Schlussbericht, Rapp, KB&P, SC+P, BHP, 2009).

#### **4.2.2 Handlungsbedarf MIV**

Die MIV-Prognosen der täglichen Verkehrsbelastung führen zu sich verschärfenden Kapazitätsengpässen in den Ortsdurchfahrten. Dies dürfte insbesondere im Unterland des Sensebezirks der Fall sein. Prioritär im Unterland sind Massnahmen erforderlich, welche die zunehmenden Kapazitätsengpässe auffangen und Lärm- und Luftbelastung sowie Unfälle reduzieren können.

#### **4.2.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Stärken

Der Sensebezirk ist gut mit dem kantonalen Zentrum verbunden. Via Freiburg ist das ebenfalls wichtige Ziel Stadt Bern gut erreichbar.

Die Erschliessungsqualität des ÖV ist in der Region Sense insgesamt als befriedigend zu bezeichnen. Bei einer teilräumlichen Betrachtung weist der Teilraum Unterland die vergleichsweise beste ÖV-Erschliessungsqualität der Region auf. Im mittleren Teil und im Oberland ist die Erschliessungsqualität entlang der Korridore der direkt ins Kantonszentrum führenden radialen Buslinien während den HVZ gut.

Die Schultransporte zu den OS-Standorten Düdingen, Plaffeien, Tifers und Wünnewil werden mehrheitlich auf dem öffentlichen Linienverkehr abgewickelt.

Schwächen

Es fehlt eine gute Busverbindung zwischen dem Unteren Sensebezirk und dem Bezirkshauptort Tifers (Verwaltung, Spital). Umgekehrt haben der Mittlere und Obere Sensebezirk weder in Düdingen noch in Freiburg Anschluss an die S1 von/nach Bern.

In den Nebenverkehrszeiten weisen die radial nach Freiburg ausgerichteten Buslinien zum Teil grössere Taktlücken auf und die diversen Stichlinien im Mittleren Sensebezirk haben in den Nebenverkehrszeiten gar kein Angebot. Generell ist der Betriebsschluss am Abend sehr früh.

Obwohl durch die öffentliche Hand finanziert und mit Linienfahrzeugen abgewickelt, sind gewisse Schultransporte im Raum Wünnewil – Schmittlen – Düdingen – Tifers – Ueberstorf für andere Fahrgäste nicht zugänglich.

#### **4.2.4 Handlungsbedarf ÖV**

Die Verbindung zwischen dem Unteren und dem Mittleren Sensebezirk mit dem Bezirkshauptort Tifers ist zu verbessern. Dies gilt auch für Verbindungen aus dem mittleren und oberen Bezirksteil zu Zielen im Wangental.

Die bestehenden Taktlücken auf den nach Freiburg führenden Buslinien sind zu schliessen, in den Nebenverkehrszeiten im Minimum ein 60'-Grundtakt anzubieten.

Das Angebot auf der Tangentialverbindung aus dem Raum Giffers nach Tafers ist auszubauen.

Am Abend ist der Betriebsschluss später zu legen, so dass die letzten Buskurse in die Region erst nach 20 Uhr im Kantonszentrum oder in den Verknüpfungspunkten mit der S-Bahn abfahren.

Nachteile bei der örtlichen Erschliessung sind primär durch eine optimierte Lage der Haltestellen zu bereinigen.

Hinweis: Im Angebot 2013 und 2014 der kantonalen Verkehrsplanung (im Entwurf vorliegend) werden erste Optimierungen umgesetzt.

#### **4.2.5 Langsamverkehr (LV)**

Stärken

Das dichte Wegnetz des Langsamverkehrs weist sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr eine hohe Qualität auf. Im Freizeitverkehr bestehen nur wenige Netzlücken.

Schwächen

Auf einigen Kantonsstrassen (Ortsdurchfahrten, ausserörtliche Abschnitte mit Bedeutung als Schul- und Arbeitsweg) liegen Sicherheitsdefizite vor.

#### **4.2.6 Handlungsbedarf LV**

Dort wo im Bereich Langsamverkehr Lücken bestehen, sollen diese im Rahmen der jeweils anstehenden Sanierungen der Kantons- und Gemeindestrassen realisiert werden. Hauptziel ist das Erhalten und Optimieren des bestehenden Grundnetzes.

#### **4.2.7 Kombinierte Mobilität**

Im Bereich kombinierte Mobilität besteht insbesondere an den Bahnhöfen Düdingen und Flamatt ein Zusatzbedarf an Park and Ride Plätzen. Die heutigen Anlagen stossen dort an ihre Kapazitätsgrenzen. Für den Standort Flamatt ist eine Erweiterung auf ca. 40 PP ist angedacht (Zeithorizont noch offen). In Düdingen sind Überlegungen betreffend einer Erweiterung und Ergänzung (neuer P+R Standort bei der Ausfahrt Düdingen) des P+R-Angebots im Gange (Im Agglomerationsprogramm Freiburg als Massnahmen aufgeführt). Für den Standort Wünnwil ist die Einführung einer Bewirtschaftung inkl. leichter Erweiterung angedacht (Zeithorizont noch offen).

Im Bereich Bike and Ride besteht gemäss Region kein akuter Handlungsbedarf. Die bestehenden Anlagen an den Bahnhöfen reichen vorerst aus. In Düdingen wird über eine Überwachte Velostation nachgedacht.

## 4.3 Energie und Umwelt

### 4.3.1 Energie: Stärken/Schwächen

Der Sensebezirk weist im Energiebereich ein hohes Energieressourcen- und Wertschöpfungspotenzial auf. Diese Ressourcen ermöglichen es dem Sensebezirk, einen wichtigen Beitrag zur sicheren, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Energieversorgung zu leisten. Zusammen mit dem Potenzial zur Energieeffizienzsteigerung und nachhaltigen Nutzung der heimischen Energiequellen gewinnt der Sensebezirk als Energieregion mit intakter und vielseitiger Kulturlandschaft zusätzlich an Standortattraktivität für Wohnen, Arbeit und Freizeit.

#### Stärken

Folgende Stärken können im Bereich Energie genannt werden:

- Weit verbreitete Nutzung von Energieholz und Umweltwärme (v.a. Erdwärme)
- Unterdurchschnittlicher Verbrauch von fossilen umweltbelastenden Energien bei Heizöl und Erdgas
- Hohes Potenzial für Solarenergie (photovoltaisch und thermisch)
- Ausbaubares Potenzial bei Energieholz und Biogas
- Potenzial zur Nutzung von Windenergie (unausgeschöpft) und Wasserkraft (grösstenteils ausgeschöpft)
- Bestehende Fernwärmenetze und Potenzial für weitere Fernwärmenetze (Basis Energieholz)
- Energiestadt-Region für Standortattraktivität und –marketing und Potenzial für eine veritable Energieregion
- Hohes Potenzial für energie-bezogene, dezentrale Erwerbstätigkeiten für Gewerbe und Landwirtschaft
- Relativ gutes ÖV-Angebot für Pendlerströme und grosses Umsteigepotenzial auf ÖV und sanfte Mobilität
- Attraktive Erholungsgebiete in unmittelbarer Nähe (potenziell hoher Anteil sanfte Mobilität)

#### Schwächen

Folgende Schwächen können im Bereich Energie genannt werden:

- Hoher Verbrauch an Treibstoffen wegen hohem MIV-Anteil
- Sanfte und kombinierte Mobilität mit relativ tiefen Anteilen und unterentwickelter Infrastruktur (besonders Radwege entlang der Hauptachsen)
- ÖV-Angebot für Freizeitbereich (z.B. Kurse am Wochenende, Erschliessung der Erholungsgebiete)
- Verbesserbare Rahmenbedingungen bei der Förderung der Produktion erneuerbaren Stroms
- Quasi inexistente Energie- und Mobilitätsberatung
- Einbezug des Gewerbes in Energieaktivitäten
- Geringe Nutzung des Energiekapitals in wirtschaftlicher und touristischer Hinsicht

#### 4.3.2 Handlungsbedarf Energie

Die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien in den Bereichen Industrie und Gewerbe, Gebäude und Haushalte sowie Mobilität ist von hoher Bedeutung für die nachhaltige Energieversorgung und regionale Wertschöpfung. Wenngleich die Energieflüsse und energieplanerischen Aufgaben meist eine überregionale, nationale oder gar internationale Dimension haben, so kann der Sensebezirk als Energiestadt-Region / Energieregion im Rahmen seiner Kompetenzen insbesondere über raumplanerische und infrastrukturelle sowie kommunikative und informative Massnahmen wichtige Akzente setzen.

Der Faktor Energie soll verstärkt für die Standortattraktivität punkto Arbeit, Freizeit und Wohnen genutzt werden.

#### 4.3.3 Umwelt: Stärken/Schwächen

Stärken

Der Sensebezirk weist in den Bereichen Luftreinhaltung und Lärmschutz grundsätzlich eine positive Bilanz auf. Dies hat v.a. auch mit der ländlichen Prägung der Region zu tun.

Schwächen

Aufgrund des stetig zunehmenden Strassenverkehrs ergeben sich aber bereits heute gewisse Probleme entlang den Strassen-Hauptverkehrsachsen. Dies insbesondere dort, wo sich empfindliche Nutzungen (z.B. Wohnen) räumlich mit den Emissionen überschneiden. Diese Situation ergibt sich insbesondere in Düringen. Dieses Problem wird sich ohne Gegenmassnahmen in Zukunft verschärfen.

#### 4.3.4 Handlungsbedarf Umwelt

Ein gewisser Handlungsbedarf ist insbesondere bei Ortsdurchfahrten vorhanden (vgl. Handlungsbedarf MIV). Definition und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen «Luftreinhaltung und Lärmschutz» liegen jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der Region, sondern werden auf den Stufen Bund, Kanton und Gemeinden angegangen. **Im vorliegenden regionalen Richtplan wird deshalb auf umweltspezifische Ziele, Strategien, Leitbilder und Massnahmenblätter verzichtet.** Es bestehen jedoch vielfältige Beziehungen zu den Themen Siedlung und Verkehr. (Raumplanerische Massnahmen, Förderung öffentlicher- und Langsamverkehr, Sanierung Ortsdurchfahrten u.a.).

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung wurde am 8. Oktober 2007 vom Staatsrat überprüft und angenommen. Für den Bereich Verkehr sieht er folgende Massnahmen vor:

- ein umweltfreundlicheres Konzept für den öffentlichen Verkehr;
- die Hierarchisierung des Strassennetzes, die Reorganisation und die Verkehrsberuhigung;
- die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in der Agglomeration;

- die Festlegung eines Termins für die Erstellung der für 2009 vorgesehenen Parkplatzkonzepte;
- die Grundlagen für die interkommunale Koordination der Massnahmen;
- die Grundlagen für die Koordination der Raumplanung mit der Luftreinhaltung;
- die Grundlagen für die Ansiedlung grosser Verkehrserzeuger.

Für den Bereich «Lärmschutz» stehen insbesondere raumplanerische Massnahmen (Ortsplanungen) als auch technische Massnahmen (Lärm- armer Belag, Lärmschutzwände, Verkehrsberuhigung, Schallschutzfenster) im Vordergrund. Die Zuständigkeiten bei der Umsetzung dieser Massnahmen sind wie folgt festgelegt:

- Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) ordnet Sanierungen an und legt die Fristen für die Ausführung der Massnahmen fest.
- Das Amt für Umwelt (AfU) koordiniert die Massnahmen im Bereich des Lärmschutzes.
- Das Tiefbauamt (TBA) erstellt den Lärmbelastungskataster für die Kantonsstrassen und führt diesen nach; plant und verwirklicht die Lärmsanierung der Kantonsstrassen.
- Die Gemeinden erstellen den Lärmbelastungskataster für die Gemeindestrassen und führen diesen nach; planen und verwirklichen die Lärmsanierung der Gemeindestrassen.

## 5. Ziele und Strategie *(behördenverbindliche Inhalte)*

*(Behördenverbindliche Inhalte sind grau markiert)*

### 5.1 Ziele

#### 5.1.1 Übergeordnete Zielsetzungen

***Übergeordnetes und gemeinsames Ziel der Gemeinden der Region Sense ist eine selbstbewusste und vielfältige Region mit Ausstrahlung. Die Entwicklung der Region findet unter den Grundsätzen der Nachhaltigkeit statt.***

Die drei Dimensionen «ökologische Verantwortung», «wirtschaftliche Leistungsfähigkeit» und «gesellschaftliche Solidarität» sind bei der Zieldefinition in den zentralen Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Energie und Umwelt ausgewogen zu berücksichtigen.

#### Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Gegebenheiten soll eine Siedlungsentwicklung erfolgen, welche optimale Voraussetzungen und tragfähige Strukturen für eine weiterhin nachhaltige Entwicklung ermöglicht.

***Das erwartete Siedlungswachstum findet vor allem dort statt, wo eine optimale Vernetzung mit der inneren Siedlungsstruktur der Gemeinden möglich ist.***

Dies ermöglicht minimale Kosten für die Infrastruktur der öffentlichen Hand, eine minimierte Mobilitätzunahme und geringere Umweltauswirkungen.

#### Landschaft und Topographie als Rahmen

Die Siedlungsentwicklung und Planung der technischen Infrastruktur orientieren sich stark an der Landschaft und der Topographie.

***Die Siedlungserweiterungen fügen sich harmonisch in die Landschaft und die bestehenden Ortsbilder ein.***

Die urban geprägten Räume der Agglomeration stehen in Symbiose zu den periphereren Siedlungen und Landschaften. Die Vielfalt der verschiedenen Naturräume und der Kulturlandschaft ist eine wichtige Grundlage und der Erhalt wie auch die nachhaltige Weiterentwicklung dieser Landwirtschafts- und Freiräume ist eine Kernaufgabe der Region.

#### Komplementäre Entwicklung in den ländlichen Räumen

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur der Gemeinden an den Verkehrsachsen im Unterland sollen sich die ländlichen Räume entwickeln können.

**Das «Gefälle» zwischen oberem und unterem Bezirksteil soll reduziert werden.**

Dabei geht es um die sozio-ökonomische und kulturelle Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem sowie den Erhalt der Landschaft und der charakteristischen Ortsbilder.

#### Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem

Das Verkehrssystem richtet sich nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität.

**Die Erreichbarkeit der regionalen Teilräume wird mit einem leistungsfähigen, umweltgerechten und kostengünstigen Gesamtverkehrssystem sichergestellt.**

Dieses soll in Koordination mit der Siedlungsentwicklung stehen und auch die erwartete Verkehrszunahme adäquat bewältigen können. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die verfügbaren Mittel koordiniert eingesetzt und das Verkehrsangebot und die Verkehrsträger den verschiedenen Siedlungstypen und Teilräumen angepasst werden.

#### 5.1.2 Ziele Siedlung

##### Bevölkerungswachstum

**Es wird ein massvolles Wachstum der regionalen Bevölkerungszahl angestrebt. Die Zersiedlung darf trotz höherer Bevölkerungszahl im Jahr 2030 nicht zunehmen.**

Das angestrebte jährliche Wachstum der Bevölkerung bis 2030 sieht die Region bei 0.5 bis 1 %.

##### Entwicklungsgebiete einbetten im Gesamtverkehrssystem

Die Bezeichnung von Arbeitszonen von kantonaler und regionaler Bedeutung ist nötig. Ihre verkehrliche Anbindung ans Gesamtverkehrssystem ist entsprechend ihrer Funktion zu prüfen und zu optimieren.

**Gebiete mit Entwicklungspotenzial sind, unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit, optimal ans ÖV-Netz anzuschliessen.**

#### 5.1.3 Ziele Verkehr

##### Verkehr vermeiden

Damit lange Wege mit entsprechend hohem MIV-Anteil vermieden werden können sind Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen.

**Die Siedlungsentwicklung ist auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und mit hoher Versorgungsqualität zu fokussieren.**

#### Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern

Die Verteilung der Nachfrage auf die unterschiedlichen Verkehrsträger (Modal-Split) ist mit geeigneten Massnahmen zu lenken.

**Im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität ist der Anteil des Langsamverkehrs zu erhöhen und der Umstieg vom MIV zu fördern.**

Dabei ist dem Fuss- und Veloverkehr und der kombinierten Mobilität mit der Verknüpfung von Langsamverkehr und ÖV besonders Rechnung zu tragen.

#### Verkehr verträglich gestalten

**Die Dominanz und die Trennwirkung des MIV ist abzubauen. Der MIV ist auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu kanalisieren.**

Dies so, dass das Siedlungsgebiet zwar erschlossen, jedoch die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr möglichst frei gehalten werden. Der in den Verkehrsablauf integrierte Fuss- und Veloverkehr und der mit separaten Spuren und an Lichtsignalen bevorzugte ÖV bilden ein attraktives Gesamtverkehrssystem.

### 5.1.4 Ziele Energie

#### Allgemeine Zielsetzungen im Bereich Energie

**Die allgemeinen Zielsetzungen des Sensebezirks decken sich mit der kantonalen Energiepolitik.**

Dies sind namentlich:

- Sicherung einer zuverlässigen, ausreichenden und nachhaltigen Energieversorgung der Region und ihrer Gemeinden
- Förderung eines sparsamen, rationellen und nachhaltigen Energieverbrauchs
  - a) Förderung erneuerbarer und einheimischer Energie
  - b) Priorisierung der verschiedenen Energien in folgender Reihenfolge: erneuerbare Energie, einheimische Energie, Netzenergie, weitere Energie
  - c) Vereinfachung der Erstellung von Energienetzen zu Heizzwecken (Fernwärme, Gas)
- Optimierung bestehender Anlagen unter dem Gesichtspunkt der Energie – insbesondere der Anlagen für die Wasserversorgung und die Abwasserableitung und -reinigung sowie der Abfallbeseitigung
- Abstimmung der unterschiedlichen Ansprüche an den Raum
  - a) Abstimmung der Energieanlagen mit den übrigen regionalen Zielen
  - b) Berücksichtigung des Energieverbrauchs bei der Organisation des Verkehrs- und Siedlungsgefüges

### Festsetzung der quantitativen Ziele für den Sensebezirk

Der Sensebezirk setzt sich auf der Grundlage der kantonalen Energiepolitik quantitative Ziele.

**Bis ins Jahr 2030 sollen die energetischen Ziele der 4000-Watt-Gesellschaft erreicht werden.**

In Anlehnung an die kantonale Energiestrategie legt die Region folgende allgemeine quantitative Ziele per 2030 fest (Referenzjahr 2007 für Energieverbrauchsdaten, Energieeinsparungswerte und Produktionssteigerungen für neue erneuerbare Energie):

- 40 % des Wärmeenergieverbrauchs sind einzusparen oder durch erneuerbare Produktion zu ersetzen (kantonale Richtwerte: 2/5 durch Einsparungen, 3/5 durch Produktion neuer erneuerbarer Energien)
- 30 % des Stromverbrauchs sind einzusparen oder durch Elektrizität aus erneuerbaren Quellen (Ökostrom) zu ersetzen (kantonale Richtwerte: 5/8 durch Einsparungen, 3/8 durch Produktion neuer erneuerbarer Energien)
- 20 % des Treibstoffverbrauchs sind einzusparen oder durch erneuerbare Produktion zu ersetzen (Fokus Energieeffizienz)

In Bezug auf die allgemeinen Ziele per 2030 werden folgende spezifische Ziele per 2020 festgelegt.

- Die allgemeinen Ziele per 2030 zu Energieeinsparungen und Produktion neuer erneuerbarer Energien sind bis ins Jahr 2020 zu mindestens 50 % erreicht.
- Der Anteil ÖV und Langsamverkehr bei den Zu- und Wegpendlern steigt bis ins Jahr 2020 um 10 % an.
- Der Anteil ÖV und Langsamverkehr bei den Binnenpendlern steigt bis ins Jahr 2020 um 20 % an.
- Pro EinwohnerIn sind bis ins Jahr 2020 1m<sup>2</sup> Solarpanele installiert.

Für die gemeindeeigenen Energieverbräuche werden folgende Ziele per 2020 festgelegt:

- 25 % des Wärmeenergieverbrauchs sind einzusparen oder durch erneuerbare Produktion zu ersetzen.
- 20 % des Stromverbrauchs sind einzusparen oder durch Elektrizität aus erneuerbaren Quellen (Ökostrom) zu ersetzen.
- 50 % der öffentlichen Bauten liegen in den Kategorien A bis C gemäss GEAK.
- 60 % des Gesamtenergieverbrauchs bei kommunalen Anlagen / Bauten stammen aus erneuerbaren Quellen.
- Bei Neubauten sind nach Möglichkeit CO<sub>2</sub>-neutrale Mittel zur Wärme-  
produktion zu benutzen.

Längerfristig strebt der Sensebezirk das Ziel der «autonomen» Energieregion bis 2050 an.

## 5.2 Strategie

*(Behördenverbindliche Inhalte sind grau markiert)*

### 5.2.1 Übergeordnete strategische Grundsätze und Handlungsleit-sätze

Um die bezeichneten Ziele und damit die nachhaltige Entwicklung von Siedlungsstruktur, Gesamtverkehrssystem und Landschaft zu erreichen, sind bei der Strategieformulierung die folgenden Handlungsleitsätze zu berücksichtigen:

- *Nachhaltig bedeutet, dass die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden.*
- *Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit dem Umweltschutz sowie die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität stellt ein zentrales Anliegen der Regionalplanung dar.*
- *Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmässig auf den vordefinierten Entwicklungsachsen gemäss Entwicklungsleitbild konzentrieren. Dies schliesst eine moderate Entwicklung in eher ländlichen Gemeinden nicht aus.*
- *Die Teilräume und Zentren sind differenziert und entsprechend ihrer spezifischen Stärken zu fördern.*
- *Prioritär soll die Siedlungsentwicklung an zentralen und gut erschlossenen Lagen erfolgen (mindestens ÖV-Erschliessungsgüteklasse E) .*
- *Die Siedlungsentwicklung schöpft die Potenziale der inneren Verdichtung möglichst aus.*
- *Die überregionale Anbindung an die benachbarten ausserkantonalen Gebiete ist zu pflegen und zu stärken (z.B. Laupen, Neueneegg, Schwarzenburg).*
- *Mit der Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet wird die Siedlungs- und Landschaftsstruktur aufgewertet.*

## 5.2.2 Teilstrategie Siedlung

### Konzentrierte Siedlungsentwicklung

***Unter Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur wird das Bevölkerungswachstum in erster Linie in den gut erschlossenen Gemeinden und Standorten realisiert.***

Dies schliesst eine moderate Entwicklung in eher peripheren Gemeinden nicht aus (z.B. im Oberland). Wichtig ist, dass alle Gemeinden in ihrem Rahmen Perspektiven haben. Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und durch Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.

***Zusätzliche Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten Entwicklungsschwerpunkten und entsprechend der Entwicklungsachsen angesiedelt.***

Die Autonomie und die Planungshoheit der Gemeinden bleiben in der Nutzungsplanung gewahrt. Die Gemeinden sind weiterhin für die Nutzungsplanung auf ihrem Gebiet verantwortlich. Bezüglich Siedlungsentwicklung heisst das, dass die Gemeinden weiterhin im Rahmen des Bauzonenbedarfs gemäss antonalem Richtplan planen können. Einzonungen gegen den Willen der Gemeinden sind in der Regionalplanung nicht vorgesehen.

### Siedlungsentwicklung nach innen

***Die inneren Reserven, in der Form von Baulandreserven, Umnutzung brachliegender und frei werdender Flächen sowie Verdichtungsgebiete sind zu identifizieren und entsprechend ihrer Bedeutung forciert zu aktivieren. Dabei sind bestehende Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der Lebensraumqualität massvoll zu verdichten.***

### Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

***Die Qualität des aktuellen Siedlungsbestandes soll beibehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren. Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Naherholungsräume und ökologische Nischen weiter zu entwickeln. Weiter ist die Landschaftsstruktur durch eine strikere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken (Festlegung von übergeordneten Siedlungsgrenzen).***

### Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

***Für die wirtschaftliche Aktivität ist ein ausreichendes Flächenangebot mit guter Anbindung ans Gesamtverkehrssystem bereitzustellen. Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsplatzstandorte sind zu attraktiven wirtschaftlichen Fokuspunkten weiterzuentwickeln. Die Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe befinden sich v.a. in zentralen und gut erschlossenen Lagen.***

### Abstimmung Siedlung, Verkehr und Umweltschutz

**Die Siedlungsentwicklung wird wo möglich auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur und auf das ÖV-Angebot ausgerichtet. Dort wo neue Infrastrukturen oder ÖV-Angebote notwendig sind, müssen diese in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.**

Eine moderate Siedlungsentwicklung ist in peripheren Gemeinden, die nicht sinnvoll mit dem ÖV erschlossen werden können, weiterhin möglich. Die Standortpolitik für verkehrsentensive Vorhaben (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) wird fortgesetzt.

**Bei Planungen sind die Aspekte und Anliegen des Umweltschutzes zu berücksichtigen.**

Hinweis zur Teilstrategie Siedlung:

Das teilrevidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und die revidierte Raumplanungsverordnung (RPV) treten auf den 1. Mai 2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt muss jede neue Einzonung durch eine gleich grosse Fläche kompensiert oder eine Planungszone auf einer entsprechend gleich grossen Zone erstellt werden. Es sind damit de facto keine Neueinzonungen ohne Kompensation durch gleichwertige Auszonungen an einem anderen Ort mehr möglich, bis der Kanton seinen Richtplan an das neue Bundesgesetz angepasst hat. Diese Bestimmungen werden bis zur Genehmigung des neuen kantonalen Richtplans durch den Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2019 anwendbar sein. Darüber hinaus sehen die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vor, dass in Kantonen, die nicht die Bundesquote erfüllen, keine neuen Bauzonen auf Fruchtfolgeflächen (FFF) genehmigt werden können, was derzeit für den Kanton Freiburg der Fall ist.

### 5.2.3 Teilstrategie Verkehr

#### Motorisierter Individualverkehr

**Eine verträglichere Gestaltung von Strassenräumen in Ortsdurchfahrten soll die Trennwirkung des motorisierten Individualverkehrs mindern und eine verbesserte Situation für alle Verkehrsteilnehmer schaffen.**

Diese Integration kann zur Förderung der deutlich nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr beitragen. Grundsätzlich ist bei Massnahmen für den MIV und den ÖV der Langsamverkehr speziell zu berücksichtigen und flankierende Massnahmen zu ergreifen. Mit dieser Grundstrategie können nachträgliche, komplexe und kostspielige Neugestaltungen vermieden werden.

#### Öffentlicher Verkehr

**Der öffentliche Verkehr ist örtlich punktuell, insbesondere in dicht besiedeltem Gebiet und entlang der Hauptverkehrsachsen mit den grössten Pendlerströmen, zu fördern.**

Die Förderung umfasst die Kernaspekte des öffentlichen Verkehrs: Zugänglichkeit und Warteräume, attraktive Reisezeiten und eine angepasste Leistungsfähigkeit und Kapazität. Die ökonomische Nachhaltigkeit umfasst einen langfristig finanzierbaren Systemausbau und -unterhalt.

Im Mittleren Sensebezirk und im Oberland dominieren ländlich geprägte Gemeinden und Siedlungsgebiete. Im Fokus steht hier die Abstimmung von Bus und Bahn und damit die Anbindung an das regionale Schienennetz und den Fernverkehr. Im Oberland umfasst die Abstimmung auch die entsprechend speziellen Bedürfnisse der touristischen Gebiete.

#### Fuss- und Veloverkehr

***Der Fuss- und Veloverkehr sind als eigenständige Verkehrsarten zu etablieren und ihr Potenzial im Bereich der Pendlerbewegungen auszuschöpfen.***

Angelehnt Langsamverkehrskonzept Agglomeration Freiburg (bfm, 2010)

Dazu ist einerseits bei der Veloverkehrsinfrastruktur auf durchgängige Netze im Unterland sowie potenzialreiche Netzverbindungen im mittleren Bezirksteil und im Oberland zu achten. Andererseits sollen mit flächenhaften Kleinstmassnahmen Verbesserungen für den Fussverkehr realisiert werden.

Die Wirksamkeit von Infrastrukturmassnahmen kann durch Koppelung mit nachfragelenkenden Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung) gefördert werden. Die Information der Öffentlichkeit über Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr schafft ein Bild der «velo- und fussgängerfreundlichen» Region und trägt zur Imageförderung bei. Zudem regt ein zielgerichtetes Marketing zu Verhaltensänderungen und zum Wechsel der Mobilitätsform an und erhöht den Stellenwert des LV in der Bevölkerung.

#### Kombinierte Mobilität

***Mit einer optimierten Erreichbarkeit und der Infrastruktur von Umsteigeorten wird die Kombination von Fuss- und Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr erleichtert.***

Die kombinierte Mobilität profitiert ganz konkret von direkten Zugängen, attraktiven Umsteigeorten und einem ausreichenden Angebot an Velo- aber auch an Autoabstellplätzen (Bike+Ride und Park+Ride).

### 5.2.3 Teilstrategie Energie

Die Energiestrategie des Sensebezirks baut auf sechs strategischen Grundsätzen (Leitbild der Energiepolitik des Sensebezirks) auf:

- Die Region entwickelt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und ihrer Kompetenzen ihre eigene nachhaltige Energiepolitik, in Abstimmung mit der kantonalen Energiestrategie und EnergieSchweiz (insbesondere Energiestadt).*
- Die Region positioniert sich mit fortschrittlichen Massnahmen in den Bereichen Energie und Umwelt, namentlich sollen die Energieeffizienz und der Einsatz erneuerbarer Energien gesteigert werden.*
- Die Energiepolitik der Region stärkt den Standort für die Wirtschaft und das lokale Gewerbe. Sie schenkt den Möglichkeiten der Wertschöpfung in der Region besondere Beachtung.*
- Die Mobilitätspolitik der Region ist ein wesentlicher Teil der nachhaltigen Energiepolitik. Mit sinnvollen Massnahmen sollen die sanfte Mobilität (insbesondere Velo- und Fussverkehr), der öffentliche Verkehr, die kombinierte Mobilität (insbesondere Umweltverbund mit sanfter Mobilität und öffentlichem Verkehr) und die siedlungs- und umweltverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs gefördert werden.*
- Die Region informiert die Bevölkerung regelmässig über energie-relevante Themen und Projekte und bindet sie in Prozesse ein, um das energiebewusste Handeln in der Bevölkerung zu verankern. Die energiepolitische Einbindung der Bevölkerung trägt so auch zu einer nachhaltig hohen Lebens- und Wohnqualität bei.*
- Die Region arbeitet mit energierelevanten Betrieben, Organisationen und Institutionen zusammen, um zielgruppenorientiert beratend die Steigerung der Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien zu unterstützen und somit zu einer sicheren, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Energieversorgung beizutragen.*

**Die Region Sense legt im Rahmen ihrer Energiepolitik die Priorisierung der zu verwendenden Energieträger fest. Die Einräumung der Priorität erfolgt im Fall einer Wahl zwischen verschiedenen Energien gemäss nachstehender Reihenfolge** (in Anlehnung an den Kantonalen Richtplan):

- 1. Erneuerbare Energie:** Als erneuerbare Energie gelten die Solarenergie (Photovoltaik und Wärme), die Windenergie, die Biomasse, das Holz, die Holzschnitzel, die Wasserkraft, die Geothermie und die in Luft und Wasser enthaltene Energie (Umgebungswärme), die mit Hilfe von Wärmepumpen genutzt werden kann.
- 2. Einheimische Energie:** Als einheimische Energie gelten die erneuerbare Energie und die Anlagen, mit deren Hilfe Energie aus der Abfallbewirtschaftung, der Abwasserreinigung oder aus Abwärme erzeugt wird.
- 3. Netzenergie:** Als Netzenergie für Heizzwecke gelten die Fernwärme und das Gas.
- 4. Weitere Energie:** Als weitere Energie gelten die Kernenergie, die fossilen Energien, insbesondere die Derivate des Erdöls, und das Gas.

Nebst der Bevorzugung der erneuerbaren Energien aus einheimischen Quellen verfolgt die regionale Energiestrategie:

**die Steigerung der Energieeffizienz in allen wesentlichen Verbrauchssektoren Mobilität, Gebäude und Haushalte sowie Gewerbe und Industrie.**

Die Umsetzung der regionalen Energiestrategie erfolgt durch das energiepolitische Aktivitätenprogramm im Rahmen der Energiestadt-Region Sensebezirk.

## 6. Leitbild 2030 *(behördenverbindliche Inhalte)*

*(Behördenverbindliche Inhalte sind grau markiert)*

### 6.1 Einleitung

Das Leitbild beschreibt den langfristigen Sollzustand in der Zukunft (Zeithorizont 2030). Es stützt sich einerseits auf den Kantonalen Richtplan und basiert andererseits auf der vorhergehenden Auseinandersetzung der Gemeinden mit den Stärken und Schwächen der Region (Workshop September 2008), ihren Entwicklungsperspektiven (Workshop April 2010) sowie der «Strategie und Stossrichtungen Massnahmen» (Workshop November 2011). Das Leitbild zeigt auf «Wohin wir wollen» und wo welche Schwerpunkte (Siedlung, Verkehr und Energie) gesetzt werden.

Mit dem Leitbild wird ein Bild der Zukunft generiert, das im konkreten Raum verortet ist. Die Verortung ist entsprechend der regionalen Flughöhe eher skizzenhaft und nicht parzellenscharf. Dadurch können sich Widersprüche zu Planungen der Gemeinden und den bestehenden Richtplänen der bisherigen Teilregionen ergeben.

Die Erarbeitung des Leitbilds erfolgt nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit, sowohl für die Struktur als Ganzes, wie auch für die Teilsysteme. Landschaft und Siedlung, ländliche und städtische Räume stehen in einem symbiotischen Austausch.

### 6.2 Leitbild Siedlung

#### 6.2.1 Raumtypen

Die Region wird in die drei geografischen Einheiten «Unter-, Mittel- und Oberland» eingeteilt. Diese lehnen sich an die topografisch-räumliche Struktur der Region an.

Die Region Sense ist im Unterland stark eingebunden in die zwei Agglomerationen Freiburg und Bern. Düringen gehören zur Agglomeration Freiburg und Schmiten, Bösinggen und Wünnewil-Flamatt werden aufgrund funktionaler Kriterien der Agglomeration Bern zugeordnet (Agglomerationen 2000, BFS).

Das Unterland wird insbesondere durch die gewerblich-industriellen Betriebe entlang der Autobahn sowie durch die intensive Landwirtschaft geprägt. Der Mittlere Sensebezirk zeichnet sich durch ländliches Wohnen, das lokale Gewerbe und die Landwirtschaft aus. Im Oberland dominieren der Tourismus, das lokale Gewerbe, die voralpine Landwirtschaft und die Holzwirtschaft.

### 6.2.2 Landschaft

Als Ausgangspunkt für das Leitbild dient die bestehende Landschaft. Diese bleibt in ihrem Charakter erlebbar und wird als Natur- und Kulturlandschaft weiterentwickelt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt zurückhaltend und richtet sich auf die jeweiligen Gegebenheiten aus. Das Gebiet um den Schwarzsee hat als kantonaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt einen besonderen Stellenwert. Hier ist eine touristische Weiterentwicklung anzustreben. Als prägende Natur- und Landschaftselemente sind der Sensegraben (BLN Gebiet, Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), die Ärgera (Auenlandschaft von nationaler Bedeutung) und der Naturpark Gantrisch im räumlichen Leitbild verankert. Der Sensegraben ist zudem Gegenstand eines kantonalen Nutzungsplanes (nach Art. 20ff. RPBG).

### 6.2.3 Achsen

Die Hauptachse der Region Sense verläuft zwischen den zwei Agglomerationen Freiburg und Bern und ist Teil der kantonalen Entwicklungsachse. Diese ist ihrerseits Bestandteil der übergeordneten Verbindung Bern-Lausanne. Das Regionalzentrum Düdingen/Tafers und die interkommunalen Zentren Schmitten und Wünnewil-Flamatt zeichnen diese Hauptachse aus. Auch Bösinggen ist am Rande betroffen. Der Raum ist aufgrund der guten Erschliessung durch Strassen und Bahnlinien sowohl für die Arbeits- wie auch die Wohnnutzung ein dynamisches und hochwertiges Entwicklungsgebiet.

Die wichtigste innerregionale Achse verläuft von Düdingen über Tafers bis nach Plaffeien inkl. dem kantonalen Tourismusschwerpunkt Schwarzsee (Gemeinde Plaffeien).

Weitere regional bedeutende Achsen befinden sich zwischen

- Plaffeien-Freiburg
- Freiburg-Tafers-Schwarzenburg
- Düdingen-Bösinggen/Laupen
- Flamatt/Neuenegg-Bösinggen/Laupen
- Düdingen-Gurmels/Murten

### 6.2.4 Regionalzentrum

Die Definition respektive die Funktion des Regionalzentrums Düdingen/Tafers kann wie folgt beschrieben werden:

- Als zweite Stufe der Siedlungshierarchie ist das Regionalzentrum das bedeutendste administrative, politische und wirtschaftliche Zentrum des Bezirks.
- Das Regionalzentrum ist durch seine Funktion als wichtiger Knotenpunkt des kantonalen Verkehrsnetzes gekennzeichnet.

- Das Regionalzentrum ist mit dem Kantonszentrum, den übrigen Regionalzentren bzw. den Regionalzentren von Nachbarkantonen über eine kantonale Hauptstrasse verbunden.
- Das Regionalzentrum verfügt über gute Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit dem Kantonszentrum oder einem gleichwertigen Zentrum ausserhalb der Kantonsgrenzen. Der Mindesttakt der Kurse beträgt 60 Minuten. Die Fahrtzeiten zwischen den Bahnhöfen der Regionalzentren und des Kantonszentrums sollten in der Nähe jener des motorisierten Privatverkehrs liegen.
- Aufgrund seiner guten Zugänglichkeit hat ein solches Zentrum im Prinzip die Aufgabe, dem gesamten Bezirk die Ausstattung und Dienstleistungen zu bieten, die in dessen Gebiet aus finanziellen Gründen nicht vermehrt angeboten oder aus Gründen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit nicht aufgeteilt werden können.

Bei gemeinsamer Richtplanung profitieren die genannten Gemeinden von einem Bonusfaktor für die Bauzonenreserven von 1,6 anstelle von 1,4.

Das teilrevidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und die revidierte Raumplanungsverordnung (RPV) treten auf den 1. Mai 2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt muss jede neue Einzonung durch eine gleich grosse Fläche kompensiert oder eine Planungszone auf einer entsprechend gleich grossen Zone erstellt werden. Es sind damit de facto keine Neueinzonungen ohne Kompensation durch gleichwertige Auszonungen an einem anderen Ort mehr möglich, bis der Kanton seinen Richtplan an das neue Bundesgesetz angepasst hat. Diese Bestimmungen werden bis zur Genehmigung des neuen kantonalen Richtplans durch den Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2019 anwendbar sein. Darüber hinaus sehen die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vor, dass in Kantonen, die nicht die Bundesquote erfüllen, keine neuen Bauzonen auf Fruchtfolgeflächen (FFF) genehmigt werden können, was derzeit für den Kanton Freiburg der Fall ist.

#### **6.2.5 Interkommunale Zentren**

Die Definition respektive die Funktion der interkommunalen Zentren kann wie folgt beschrieben werden:

- Das interkommunale Zentrum ist ein Zentrum für die Dienstleistungen und Erschliessungen, die einem Teilsektor des Bezirks zur Verfügung stehen.
- Das interkommunale Zentrum kann durch eine oder mehrere Gemeinden gebildet werden. Im letzteren Fall ist die Zentrumsgemeinde zu bezeichnen.

- Das interkommunale Zentrum oder die von ihm erschlossene Region umfasst einen Bevölkerungsmindestbestand von ca. 1500 Einwohnern.
- Das interkommunale Zentrum besitzt einen guten öffentlichen Verkehrsanschluss an ein Regionalzentrum, das Kantonszentrum oder ein wichtiges Siedlungszentrum eines anderen Kantons (Verbindung im Stundentakt).

Die Bildung eines interkommunalen Zentrums durch mehrere Nachbargemeinden ist dann sinnvoll, wenn die Zentrumsfunktionen auf mehrere Gemeinden aufgeteilt sind. Bedingung ist allerdings, dass die Gemeinden eine gemeinsame Richtplanung haben.

Bei gemeinsamer Richtplanung erhöht sich der Bonusfaktor für die Bauzonenreserven eines interkommunalen Zentrums von 1 auf 1.4.

Das teilrevidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und die revidierte Raumplanungsverordnung (RPV) treten auf den 1. Mai 2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt muss jede neue Einzonung durch eine gleich grosse Fläche kompensiert oder eine Planungszone auf einer entsprechend gleich grossen Zone erstellt werden. Es sind damit de facto keine Neueinzonungen ohne Kompensation durch gleichwertige Auszonungen an einem anderen Ort mehr möglich, bis der Kanton seinen Richtplan an das neue Bundesgesetz angepasst hat. Diese Bestimmungen werden bis zur Genehmigung des neuen kantonalen Richtplans durch den Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2019 anwendbar sein. Darüber hinaus sehen die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vor, dass in Kantonen, die nicht die Bundesquote erfüllen, keine neuen Bauzonen auf Fruchtfolgefächern (FFF) genehmigt werden können, was derzeit für den Kanton Freiburg der Fall ist.

Die Definition der interkommunalen Zentren hat auch im Zusammenhang mit dem Kantonalstrassennetz ihre Bedeutung. Das Netz wird u.a. anhand der Zentrenstruktur überprüft und allenfalls neu festlegt.

Hinweis: Für die interkommunale Zusammenarbeit von kantonsübergreifenden Doppelzentren (Bösingen/Laupen, Wünnewil-Flamatt/Neuenegg) hat der Kanton Freiburg eine Wegleitung und eine Checkliste verfasst: «Staat Freiburg, BRPA, Interkommunale Zusammenarbeit von Gemeinden als überkantonale Zentren in den Kantonen Freiburg und Bern, 2013».

#### **6.2.6 Übrige Ortschaften**

Als übrige Ortschaften werden die Gemeinden, die keine Zentrumsfunktion ausüben, klassifiziert. Diese können sich im «normalen» gesetzlichen Rahmen weiterentwickeln. Es ist eine zurückhaltende und auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Siedlungsentwicklung vorgesehen.

### 6.2.7 Zuordnung zu den Zentrumsstufen

Nachfolgend ist die Zuordnung der Gemeinden des Sensebezirks zu den einzelnen Zentrumsstufen dargestellt (behördenverbindlich):

	<b>Unterland</b>	<b>Mittlerer Bezirk</b>	<b>Oberland</b>
<b>Kantonszentrum (1. Stufe)</b>	-	-	-
<b>Regionalzentrum (2. Stufe)</b>	Düdingen (mit Tifers)	Tifers (mit Düdingen)	
<b>Interkommunales Zentrum (3. Stufe)</b>	Bösingen Schmitten Wünnewil-Flamatt		Plaffeien/Ober- schrot Giffers/Tentlingen
<b>übrige Ortschaften (4. Stufe)</b>	Ueberstorf	Alterswil Heitenried St. Antoni St. Ursen	Brünisried Plasselb Rechthalten St. Silvester Zumholz

Tabelle 14: Die Gemeinden der Region Sense nach Zentralität und Teilraum.

Hinweis: Die definitive Festsetzung der interkommunalen Doppelzentren Bösingen und Wünnewil-Flamatt (3. Stufe) wird zusammen mit dem Kanton Bern und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie den betroffenen Berner Gemeinden Laupen und Neuenegg realisiert.

### 6.2.8 Kantonaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt

Das Gebiet Schwarzsee (Gemeinde Plaffeien) wird im Kantonalen Richtplan als «kantonaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt» bezeichnet. Das sind Gebiete, die zur Erhaltung und Verstärkung der touristischen Attraktivität des Kantons beitragen, über das vielfältigste und am besten entwickelte Angebot an Hotels und vermarktbareren Tourismusanlagen verfügen sowie eine gute Verkehrserschliessung aufweisen.

Das von der Tourismuskommission des Sensebezirks 2011 verfasste Tourismuskonzept bestätigt Schwarzsee als touristisches Aushängeschild des Sensebezirks.

**Räumliches Leitbild Bezirk Sense (behördenverbindlich)**

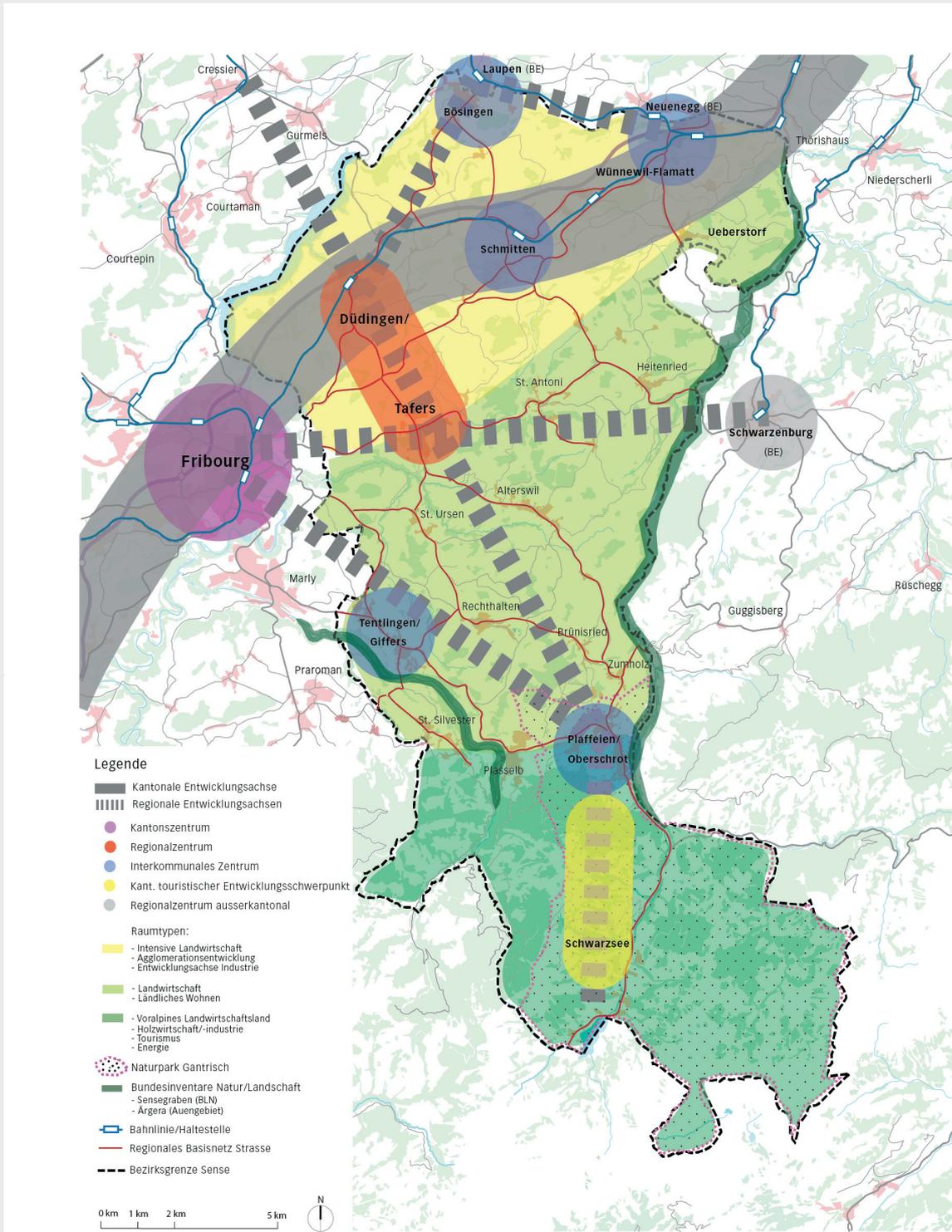


Abbildung 22: Räumliches Leitbild Bezirk Sense.

### 6.2.9 Arbeitsstandorte

Ein wichtiges Element des Leitbildes stellt die Benennung von Arbeitsstandorten von regionaler und kantonaler Bedeutung dar. Letztere sind im Kantonalen Richtplan bereits als «Strategische Sektoren» (Düdingen) oder als «Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung» verankert. Die Arbeitszonen von regionaler Bedeutung werden von der Region definiert.

Für die Festlegung der Arbeitszonen von regionaler Bedeutung wurden folgende Kriterien definiert (in Anlehnung an den Kantonalen Richtplan):

- Lage: Die Arbeitszone liegt in einem Regionalzentrum
- Grösse: grundsätzlich mindestens 1 Hektare
- ÖV-Güteklasse: mindestens E

Für die Ausscheidung einer Arbeitszone von regionaler Bedeutung gelten weitere Kriterien gemäss Kantonaalem Richtplan (Kap. 4 – T.S.5, übrige Arbeitszonen).

In nachfolgender Tabelle sind die Flächenangaben der strategischen Sektoren sowie der im Rahmen dieses Berichts definierten/räumlich konkretisierten Arbeitszonen von kantonaler bzw. regionaler Bedeutung in der Region Sense aufgeführt (grau = behördenverbindlich):

	nicht überbaut (ha)	überbaut (ha)	Total (ha)
<b>Strategische Sektoren</b>			
Düdingen, Birch / Bahnhof Nord	8 (+ 8 langfristig)	11	27
<b>Total Strategische Sektoren</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>27</b>
<b>Arbeitszonen von kant. Bedeutung</b>			
Schmitten, Bahnhofgebiet	5	10	15
Flamatt, Oberflamatt	3	5	8
Bösingen, Saanefeld	13	19	32
<b>Total Arbeitszonen von kant. Bed.</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>55</b>
<b>Arbeitszonen von reg. Bedeutung</b>			
Tafers, Mariahilfstrasse / Muttacher	2	8	10
Plaffeien, Obere Matte / Rütli	2	4	6
<b>Total Arbeitszonen von reg. Bedeutung</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>16</b>

Tabelle 15: Übersicht der strategisch wichtigen Arbeitsstandorte in der Region Sense

Hinweis: Die Agglomeration Freiburg hat einen Siedlungsentwicklungsperimeter definiert (perimetre compact). Ausserhalb dieses Perimeters dürfen keine neuen Einzonungen vorgenommen werden, ausser wenn die Anforderungen gemäss S2.2 des Richtplantextes des Agglomerationsrichtplanes erfüllt sind.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verortung der strategisch wichtigen Arbeitsstandorte:

**Leitbild Arbeitsstandorte von regionaler und kantonalen Bedeutung (behördenverbindlich)**

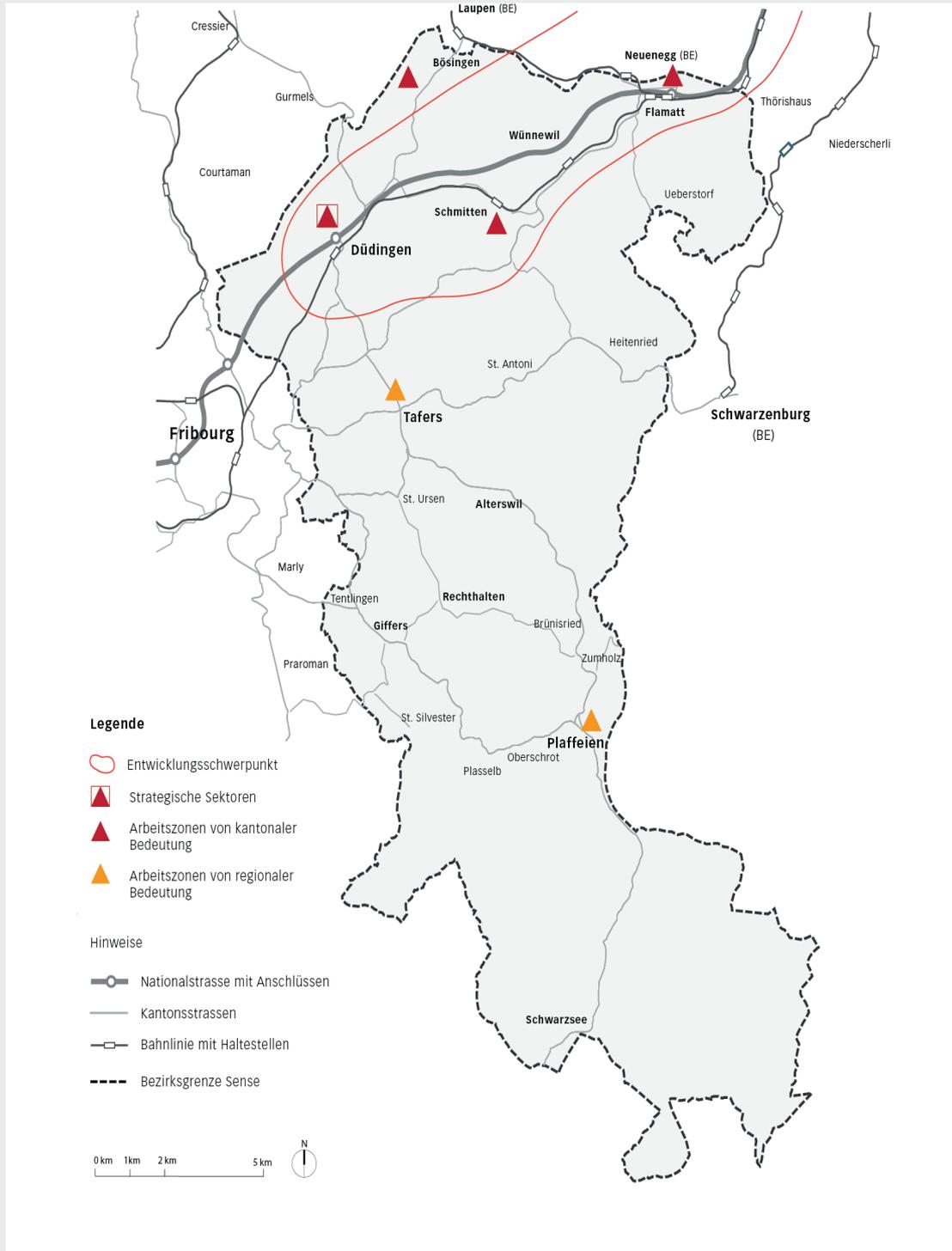


Abbildung 24: Übersicht der Standorte der strategischen Sektoren sowie der Arbeitszonen von kantonalen und regionalen Bedeutung

### 6.3 Leitbild Verkehr

Anträge an den Kanton sind speziell gekennzeichnet. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.

#### 6.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Umfahrung

Die geplante Westumfahrung von Düdingen (Realisierung mittel- bis langfristig) und die projektierte Verbindungsstrasse Birch–Luggiwil (vorgesehener Baubeginn: 2013) bilden wichtige Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung.

Die Westumfahrung von Düdingen ist durch die Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk als prioritärer Teil der vorgeschlagenen Konzeptvariante K4b (Bestvariante) bestätigt worden:

Die Ortsdurchfahrt von Düdingen wird dank der Umfahrung um mehr als die Hälfte des Verkehrs entlastet. Aufgrund der erhöhten Kapazität und der kürzeren Reisezeit zieht die Umfahrungsstrasse in Düdingen aber auch Verkehr an, der zuvor nicht über Düdingen fuhr. Dadurch ist auf der Achse Düdingen-Tafers mit einem etwas erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Auch werden die bestehenden Autobahnanschlüsse deutlich entlastet, was zu einer Verkehrsreduktion in Flamatt und Düdingen beiträgt. Auf der Bernstrasse in Flamatt sinkt die Verkehrsbelastung um rund die Hälfte. Auch in Schmiten ist durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit einer deutlichen Abnahme des Verkehrs zu rechnen (ArGe Sense: Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk, Schlussbericht, Rapp, KB&P, SC+P, BHP, 2009, S.26.)

Neue Achse

Die neue Achse Mülital–Bösingen mit dem eher langfristig zu errichtenden Autobahnanschluss bei Frieseneit entlastet die umliegenden Kantonsstrassen und Autobahnanschlüsse deutlich. Ein Teil der Routen über die Anschlüsse Flamatt und Düdingen führt neu über den Anschluss Frieseneit. Dies führt zu einer Entlastung der Verbindung Bösingen–Düdingen sowie Laupen–Neuenegg. Südlich der A12 werden vor allem die parallel zur Autobahn verlaufenden Routen Mariahilf–Schmiten–Flamatt entlastet.

Ortsdurchfahrten

Die Optimierung von Ortsdurchfahrten und die Qualitätsverbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden werden durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten erreicht. Im Fokus stehen die am stärksten belasteten Ortsdurchfahrten der Regionalzentren Düdingen und Tafers. Für die Ortsdurchfahrt Düdingen ist eine Umgestaltung nach «Valtraloc»-Konzept/Vorgehensweise geplant.

Strasseneigentum Die Region Sense beantragt, die Strasse Zollhaus – Sangernboden (bis Kantonsgrenze) von einer Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse umzu- teilen.

### 6.3.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Anbindung Durch die Verlängerung der Buslinie Laupen–Bösingen–Düdingen nach Tafers wird der Untere Sensebezirk unter Inkaufnahme einer minimalen Wartezeit in Düdingen direkt mit dem Bezirkshauptort verbunden. Die schlanken Anschlüsse aus dem Unteren Sensebezirk an die S1 von/nach Freiburg bleiben erhalten. Neu entstehen für Tafers schlanke Anschlüsse an die S1 von/nach Bern. Die Buslinie Tafers–Düdingen wird aufgehoben.

Verkehrt die Buslinie 123 Plaffeien–Tafers–Freiburg gegenüber der heu- tigen Fahrplanlage um ca. 6' früher in Richtung Freiburg (resp. 6' später in umgekehrter Richtung), kann auch der Obere Sensebezirk von einer schlanken Verbindung via Düdingen in den Korridor Wangental/Stadt Bern profitieren. Die Schulzeiten der OS Tafers sind darauf abzustimmen.

Das heutige minimale Angebot auf der Buslinie 125 ist im Abschnitt Gif- fers–Tafers auszubauen, um den Mittleren Sensebezirk besser mit dem Bezirkshauptort Tafers zu verbinden.

Grundtakt Die Taktlücken in den Nebenverkehrszeiten sind zu schliessen auf den Buslinien

- Freiburg–Tafers–Plaffeien–Schwarzsee
- Freiburg–Rechthalten–Plaffeien
- Freiburg–Marly–Giffers–Plaffeien
- Freiburg–Heitenried–Schwarzenburg
- Düdingen–Laupen
- Düdingen–Tafers
- Flamatt–Albligen

Anzustreben ist mindestens ein 60'-Grundtakt unter Beibehaltung der heutigen Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten.

Abendbetrieb Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Sensebezirk ist durch die Ausdehnung des Abendbetriebes zu steigern. Die letzten Buskurse im Grundtakt sollten das Kantonszentrum oder die Verknüpfungspunkte mit der Bahn erst nach 20 Uhr in Richtung Region Sense verlassen.

Auf den vom Kantonszentrum ausgehenden Radiallinien sowie den 3 Bus- linien im Unteren Sensebezirk sind längerfristig noch vorhandene Taktlü- cken zu schliessen und der Abendbetrieb bis ~23 Uhr auszudehnen.

RE-Halt Der Bezirk Sense hat sich dafür einzusetzen, dass die stündlich zwischen Bern und Freiburg verkehrenden RE in Düdingen halten. Dadurch ergibt sich vor allem für den Mittleren und Oberen Sensebezirk eine attraktive

und schnelle Verbindung in die Bundeshauptstadt, die Umwege über Freiburg entfallen.

Damit der RE-Halt eine möglichst grosse Wirkung entfaltet, braucht es einen guten Buszubringer aus dem Sensebezirk. P+R-Parkplätze in Düdingen sind zu bewirtschaften. Dauerkarten sind nur an ÖV-Nutzer zu vergeben. Das vorhandene oder geplante ÖV-Angebot darf nicht kannibalisiert werden.

**Schülertransport** Der öffentliche Linienverkehr und die diversen Schülertransporte im Raum Tafers-Düdingen-Schmitten-Wünnewil-(Ueberstorf) sind dahingehend zu bereinigen, dass Parallelstrukturen vermieden werden. Die betroffenen Orientierungsschulen sind in die Planung mit einzubeziehen.

Generell sind kurzfristig die nicht publizierten Schulkurse auf den ÖV-Linien in den offiziellen Fahrplan aufzunehmen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Die Finanzierung der Schultransporte ist auf eine einheitliche Basis zu stellen. Dazu gehört die Mitfinanzierung eines Schülerabonnements durch die öffentliche Hand. Das Schüler-Abo soll die uneingeschränkte ÖV-Be-nutzung im Sensebezirk wie auch in der Stadt und Agglomeration Freiburg erlauben.

**Haltestellen** Die Erschliessungswirkung im südlichen Bereich von Düdingen ist durch eine optimierte Lage der Haltestellen in der Ortsdurchfahrt zu verbessern. Dazu braucht es eine zusätzliche Haltestelle und die bestehende Haltestelle «Kirche» ist ca. 200 m in Richtung Zentrum zu verschieben.

Hinweis: Neue Haltestelle «Briegli» an der Duensstrasse wurde mit Fahrplan 2013 realisiert.

Im Rahmen der Ortsplanungen können Lage und Anzahl der Bushaltestellen überprüft und allenfalls angepasst werden (in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Transportunternehmen). Dies damit die ÖV-Erschliessung und die Siedlungsentwicklung optimal aufeinander abgestimmt werden können.

**Bahnübergang** Der Sensebezirk hat sich dafür einzusetzen, dass während der Hauptverkehrszeiten der Rückstau in der Bösingenstrasse beim Bahnhof Laupen eliminiert wird. Alternativ ist mit Busbevorzugungsmassnahmen dafür zu sorgen, dass die Kurse der Buslinie Düdingen-Bödingen-Laupen keine Verspätungen erhalten und die Anschlüsse in Laupen zur S-Bahn immer gesichert sind.

**Leitbild öffentlicher Verkehr und P+R (Antrag an den Kanton)\***

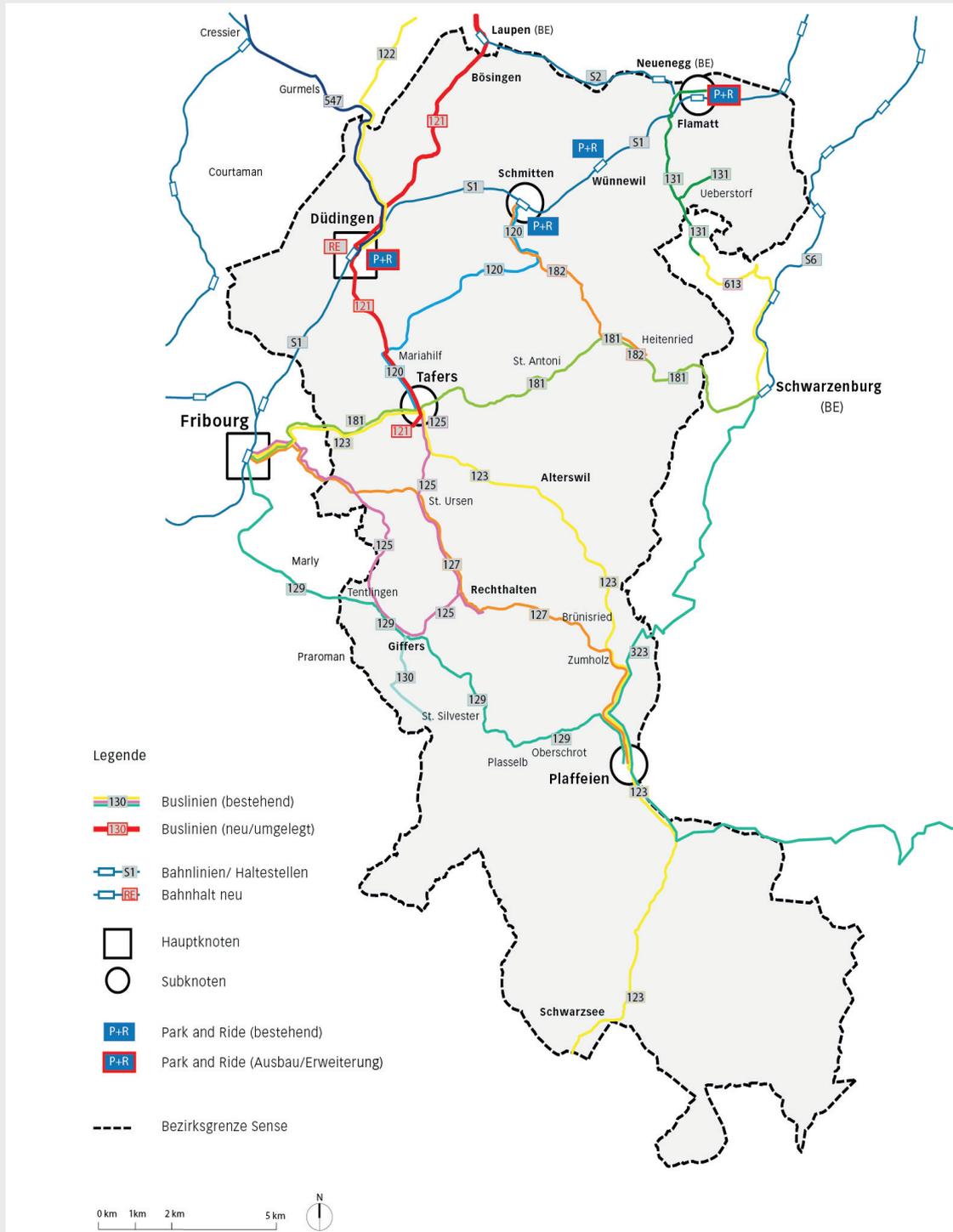


Abbildung 25: Zukünftige Netzstruktur öffentlicher Verkehr (ÖV)  
 \* nicht behördenverbindlich für den Kanton

**ÖV-Güteklasse, SOLL-Zustand**

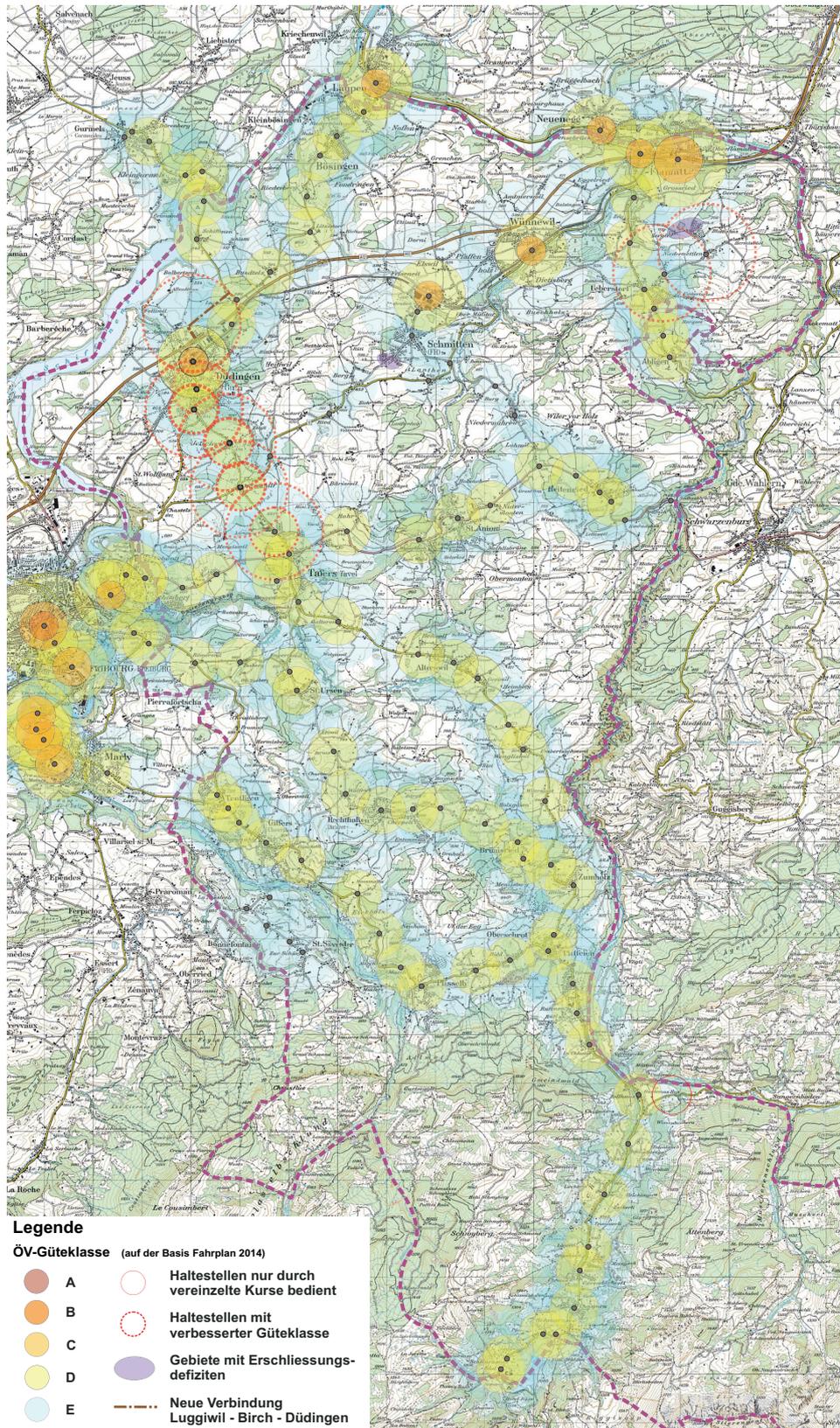


Abbildung 26: Haltestellen mit Erschliessungsgüteklassen, Soll-Zustand (Basis Fahrplan 2014)

### **6.3.3 Langsamverkehr (LV)**

Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven LV-Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schüler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird. Ziel ist das Erhalten und Optimieren des bestehenden Grundnetzes sowie das Schliessen von Netzlücken.

Die Lücken des Fuss- und Velowegnetzes werden geschlossen. Abseits der Kantonsstrassen werden alternative Wegführungen ausgewiesen. Dort wo Netzlücken bestehen, sollen diese im Rahmen der jeweils anstehenden Sanierungen der Kantons- und Gemeindestrassen realisiert werden.

### **6.3.4 Kombinierte Mobilität**

#### **Park+Ride**

Park+Ride-Anlagen dienen dem Umsteigen vom MIV auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Dadurch können MIV-Fahrten substituiert und im ÖV gebündelt werden. Neben der Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV leisten Park+Ride-Anlagen daher ebenfalls einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Park+Ride-Anlagen stellen insbesondere auch in denjenigen Gebieten eine Alternative dar, in denen kein Ausbau des ÖV möglich ist.

An den Bahnhaltstellen soll ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen für Fahrzeuge des MIV (Personenwagen, Motorräder, Roller) bereitgestellt werden (vgl. Abbildung Kapitel 6.3.2). Diese werden in der Regel bewirtschaftet. Neben dem Neubau (z.B. Ausfahrt Düdingen) von Park+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau bestehender Anlagen (z.B. Bahnhof Düdingen).

#### **Bike+Ride**

Mittels Bike+Ride sollen die Haltestellen-Einzugsgebiete vergrössert und Personen, welche in nicht gut erschlossenen Gebieten wohnen, der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden. Hierdurch wird der öffentliche Verkehr gestärkt.

Es wird ein flächiger und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. An allen Bahnhaltstellen und wichtigen Bushaltstellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Abstellanlagen für Velos und Mofas bereitgestellt. Neben dem Neubau von Bike+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau (Anzahl) bzw. eine Aufwertung (Standard) bestehender Anlagen.

## 6.4 Leitbild Energie

Der Sensebezirk orientiert seine regionale Energieplanung an «Energie-stadt» und an der Kantonalen Energiestrategie.

Das «Energiestadt»-Label ist eine Auszeichnung für Gemeinden und Regionen, die ihre Energiepolitik strukturieren und mindestens 50 % der möglichen Massnahmen realisieren, welche gestützt auf die Analyse von sechs Bereichen (s. folgende Abbildung) festgelegt wurden, die für die Energiepolitik von Bedeutung sind.



Abbildung 27: Die sechs Bereiche von Energiestadt und dem energiepolitischen Aktivitätsprogramm des Sensebezirks.

Der Erfolg der kommunalen und regionalen Aktivitäten wird im Rahmen des Energiestadtprozesses mindestens einmal jährlich überprüft. Die Regionale Energiekommission legt die Schwerpunkte und Aktivitäten auf Jahresbasis fest und kann bei Bedarf Anpassungen und Ergänzungen im energiepolitischen Aktivitätenprogramm vornehmen, um den Sensebezirk auf dem Zielpfad zur 4000-Watt-Gesellschaft zu halten.

### Energieinfrastrukturen

Die Energieinfrastrukturen sind ein wichtiger Bestandteil der Landschaft und Siedlung. Mit der Entwicklung einer nachhaltigen Energieversorgung werden die entsprechenden Infrastrukturen das Landschafts- und Siedlungsbild noch stärker mit prägen. Die Energieversorgung wird zumeist im positiven Sinne in der Landschaft und Siedlung sichtbar und die Standortattraktivität in den Bereichen Wohnen, Arbeit und Freizeit erhöhen.

Damit die Energieinfrastrukturen während ihrer Lebensdauer nachhaltig in das Öko- und Wirtschaftssystem und ins Landschafts- und Siedlungsbild eingefügt werden können, kommen hierfür standortbezogene Grundsätze

zur Anwendung. Diese finden sich sowohl in der Kantonalen Richtplanung wie auch in der Regionalen Energieplanung und sind in den entsprechenden Dokumenten nach folgenden Bereichen aufgeführt:

- Solarenergie (photovoltaisch und thermisch)
- Windenergie
- Energie aus Holz
- Biogasanlagen
- Abwärme
- Erdwärme
- Grundwasser
- Tiefe Grundwasserträger
- Tiefengeothermie
- Wasserkraft

#### **Prioritätsgebiete**

Das neue Energiegesetz des Kantons Freiburg räumt den Gemeinden mehr Verantwortung bei der Energiepolitik ein. Mittels der Festlegung von Prioritätsgebieten können die Gemeinden leistungsgebundene Energieformen, erneuerbare Energien und Effizienzstandards fördern und fordern.

Für den Sensebezirk werden vier Arten von Prioritätsgebieten festgelegt:

- **Prioritätsgebiete für Wärmenetz / -verbund:** Aufgrund der baulichen Siedlungs- und energetischen Versorgungsstrukturen scheidet der Energieplan Gebiete als Prioritätsgebiete für Wärmenetze / -verbünde aus. Sofern zum Zeitpunkt der Bauausführung im Gebiet eine Nahwärmeversorgung besteht oder rechtlich sichergestellt ist, kann die Gemeinde für Bauten einen Anschluss an das Wärmenetz verlangen.
- **Prioritätsgebiet für Abwärmenutzung:** Die Prioritätsfestlegung hat zum Ziel, die vorhandenen, standortgebundenen Abwärmequellen zu nutzen. Zur Deckung eines allfälligen Restenergiebedarfs kann Netzenergie (erneuerbare Energie, Erdgas) genutzt werden.
- **Prioritätsgebiete für erneuerbare Energie:** Gebiete mit Eignung zur Nutzung erneuerbarer Energien werden festgelegt, um die Energieversorgung überwiegend mit erneuerbarer Energie (Holz, Umweltwärme, Solar, etc.) zu gewährleisten. Die Versorgung kann auch prioritär durch (erneuerbare) Netzenergie erfolgen.
- **Prioritätsgebiete für Netzenergie und erneuerbare Energie:** Prioritätsgebiete für Netzenergie und erneuerbare Energie haben zum Ziel, die Nutzung von Netzenergie (z.B. Erdgas anstelle von Erdöl) und erneuerbaren Energien zu fördern. Hinsichtlich einer Steigerung des Anteils erneuerbarer und einheimischer Energie ist in diesen Gebieten ein Teil des Energiebedarfs mit erneuerbarer oder einheimischer Energie zu decken.

Im kantonalen Richtplan sind bevorzugte und zu untersuchende Standorte für Windkraftanlagen sowie geeignete Gebiete für die Erdwärme der Region eingetragen (Kap. 19 - Energie, Richtplananpassungen vom 03.03.2011).

Die obigen Bestimmungen können in ihrem Anwendungsbereich den örtlichen Begebenheiten angepasst werden, d.h. die Anwendbarkeit gilt bei Neubauten, Umbauten, Umnutzungen und/oder Änderungen des Heizsystems. Des Weiteren können die Einrichtung eines gemeinsamen Heiz(kraft)werks für eine Überbauung oder ein Quartier sowie höhere Energieeffizienzstandards für bestimmte Zonen (z.B. «Minergie-P-Zone») vorgeschrieben werden.

Weitere Bestimmungen mit räumlichem Bezug sind Grundwasserschutzzonen (mit entsprechenden energetischen Nutzungseinschränkungen) und Spezialzonen für Energieinfrastrukturen (z.B. Energiepark Düdingen).

Schliesslich sind die überkommunalen Energienetze, insbesondere der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) des Bundes, in die Ortsplanung zu integrieren.

#### **Abstimmung Energie, Siedlung und Verkehr**

Für eine nachhaltige räumliche Entwicklung ist bei der Abstimmung der verschiedenen Ansprüche des Menschen an den Raum (Wohnen, Arbeit, Handel, Freizeit, Mobilität) die Energieeffizienz und Nutzung der erneuerbaren Energien verstärkt zu berücksichtigen, damit einerseits der Gesamtenergieverbrauch und die negativen Auswirkungen gesenkt und andererseits bestehende oder geplante Energieinfrastrukturen besser eingesetzt und ausgelastet werden können.

Durch die Koordination der Energie-, Siedlungs- und Verkehrspolitik soll insbesondere auch der Mobilitätsbereich optimiert werden. Durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität kann der Energieverbrauch an der Quelle quantitativ reduziert und durch die Verwendung erneuerbarer Energien können die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt gesenkt werden.

## Teil B: Massnahmen

### 7. Übersicht Massnahmen

Auf der Grundlage des evaluierten Handlungsbedarfs, dem angestrebten Leitbild und den formulierten Zielsetzungen ergeben sich die nachfolgenden Massnahmenblätter für die Teilbereiche Siedlung, Verkehr und Energie.

#### 7.1 Massnahmen Siedlung

Die Massnahmen im Bereich Siedlung konzentrieren sich auf die Themen Zentrenstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte und koordinierte Entwicklung des Unteren Sensebezirks, respektive der Umgang mit dem dort vorhandenen Siedlungsdruck.

- S-1: Zentren 2. und 3. Stufe, Umsetzung (regionale Zentren und interkommunale Zentren)
- S-2: Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten
- S-3: Siedlungskonzept Unterer Sensebezirk

#### 7.2 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr lassen sich in die Kategorien ÖV-Massnahmen, LV-Massnahmen, MIV-Massnahmen und Massnahmen zur kombinierten Mobilität unterteilen. Dabei liegt der Fokus in erster Linie auf der Optimierung von bestehenden Angeboten/Infrastrukturen und auf der Abstimmung mit der angestrebten Siedlungsentwicklung (Zentrenstruktur). Die Behördenverbindlichkeit einzelner Massnahmen ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton (vgl. Massnahmenblätter).

- V-1: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Angebot
- V-2: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Infrastruktur
- V-3: Langsamverkehr (LV): Elemente des Fuss- und Velonetzes
- V-4: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Sanierung von Ortsdurchfahrten
- V-5: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Sanierung und Ausbau bestehender Netzelemente

- V-6: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Neue Netzelemente
- V-7: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur
- V-8: Kombinierte Mobilität: Park+Ride (P+R)
- V-9: Kombinierte Mobilität: Bike+Ride (B+R)

### **7.3 Massnahmen Energie**

Die Massnahmen im Bereich Energie lassen sich in zwei Massnahmenpakete zusammenfassen. Das erste Massnahmenpaket umfasst das energiepolitische Aktivitätenprogramm im Rahmen der Energiestadt-Region Sensebezirk zur Erreichung der 4000-Watt-Gesellschaft bis ins Jahr 2030. Das zweite Massnahmenpaket fokussiert im räumlichen Sinne den Regionalen Energieplan/die kommunalen Energiepläne mit ihren Prioritätsgebieten und ortsplanerischen Instrumenten. Die Massnahmen E3 und E4 betreffen die Energieregion respektive die Energieberatung.

- E-1: Energiepolitisches Aktivitätenprogramm
- E-2: Regionaler Energieplan und Massnahmen
- E-3: Energieregion
- E-4: Energieberatung

### **7.4 Monitoring und Controlling**

Die Überprüfung der Zielerreichung wird mit Hilfe eines Monitorings/Controllings sichergestellt. Dieses zeigt auf, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, muss aufgezeigt werden, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.

- C-1: Einführung eines Monitoring- und Controlling-Systems (Controllinggruppe)

## 7.5 Auswirkungen des Massnahmenpakets

### 7.5.1 Übersicht

Gemäss den strategischen Grundsätzen will die Region Sense Verkehr und Siedlung im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das Kosten-/Nutzenverhältnis respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden. Die nachfolgende Abbildung gibt einen diesbezüglichen Überblick inkl. den Auswirkungsbereichen (Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft):

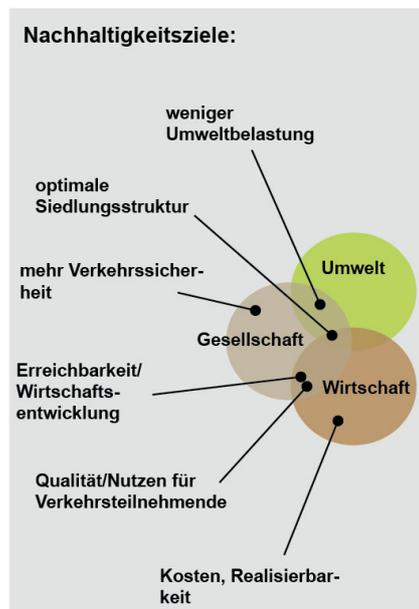


Abbildung 28: Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungsbereiche der Massnahmen

### 7.5.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die im Regionalen Richtplan definierten raumplanerischen und verkehrlichen Massnahmen sowie die Massnahmen im Bereich Energie führen zu weniger Umweltbelastung (Lärm- und Luftbelastung) respektive zu Schonung der natürlichen Ressourcen (Boden- und Energieverbrauch). Hierzu tragen bei:

- die konzentrierte Siedlungsentwicklung
- die Definition von Arbeitsschwerpunkten auf den Entwicklungsachsen
- die Förderung des ÖV und des LV
- die Förderung der kombinierten Mobilität
- die Sanierung von belasteten Ortsdurchfahrten
- die angestrebte 4000-Watt-Gesellschaft
- die Förderung erneuerbarer Energien

### **7.5.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Durch die definierten Massnahmen wird auch eine positive Auswirkung auf die Gesellschaft erwartet. Dies v.a. in den Bereichen:

- Gesundheit: Weniger Lärm- und Luftbelastung
- Wohlstand: Stärkung der regionalen Wirtschaft
- Verkehrssicherheit: Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr
- Erreichbarkeit: Verbesserte Erreichbarkeit der zentralen/öffentlichen Einrichtungen

### **7.5.4 Auswirkungen auf die Wirtschaft**

Mit Hilfe der getroffenen Massnahmen sollen auch optimale Voraussetzung für die regionale Wirtschaft geschaffen werden und dadurch die Wirtschaftsregion als Ganzes gestärkt werden. Hierzu tragen bei:

- eine verbesserte Standortqualität
- eine verbesserte Erreichbarkeit
- die Abstimmung/Optimierung von Siedlung, Verkehr und Energie
- ein qualitatives und massvolles Wachstum (Siedlung und Verkehr)
- das Herbeiführen eines optimierten Kosten-/Nutzenverhältnisses

## **7.6 Kosten und Finanzierung**

Zum heutigen Zeitpunkt ist es schwierig, die Kosten abzuschätzen. Hier bedarf es einer Vertiefung. In den Massnahmenblättern wurden nur dort wo möglich Angaben zu den Kosten gemacht.

Es ist heute schwierig abzuschätzen, welche Anteile künftig die Gemeinden, die Region, der Kanton, der Bund und evtl. Private übernehmen werden. Hier sind, wo nicht bereits gesetzlich festgelegt, Kostenteiler zu entwerfen und zu verhandeln.

Der Verteilschlüssel der Kosten zwischen den Gemeinden, der Region, dem Bund und evt. Privaten hat sich im Rahmen der aktuellen gesetzlichen Bestimmungen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Partner zu bewegen.

## **7.7 Priorisierung und Umsetzung**

### **7.7.1 Massnahmenpriorisierung**

Für die Massnahmen werden folgende drei Priorisierungskategorien unterschieden:

- Priorität A = hoch
- Priorität B = mittel
- Priorität C = niedrig

### **7.7.2 Kommunale Umsetzung**

Der regionale Richtplan ist eine wichtige Grundlage für die Raumplanung der Gemeinden und koordiniert deren Ortsplanungen auf regionaler Ebene. Bei der Erarbeitung ihrer Ortsplanung haben die Gemeinden dem Regionalen Richtplan Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die im Richtplan als behördenverbindlich bezeichneten Teile als Vorgaben zu betrachten. Dies sind im Einzelnen:

- die angestrebten Ziele
- die definierte Strategie
- die dargestellten Leitbilder
- und die formulierten Massnahmenblätter

## 8. Massnahmenblätter *(behördenverbindlich)*

Vorbemerkung: Die Massnahmenblätter sind grundsätzlich behördenverbindlich. Einige Massnahmen im Bereich Verkehr werden jedoch vom Kanton vorerst unter Vorbehalt genehmigt. Dies, weil die notwendigen kantonalen Entscheide zur Umsetzung ausstehend sind.

Anträge an den Kanton sind speziell gekennzeichnet. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.

### 8.1 Inhaltsverzeichnis

<b>Massnahmen Siedlung:</b>	<b>Seite</b>
S-1: Zentren 2. und 3. Stufe, Umsetzung	102
S-2: Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten	105
S-3: Siedlungskonzept Unterer Sensebezirk	109
<b>Massnahmen Verkehr</b>	
V-1: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Angebot	111
V-2: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Infrastruktur	114
V-3: Langsamverkehr (LV): Elemente des Fuss- und Velonetzes	116
V-4: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Sanierung von Ortsdurchfahrten	118
V-5: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Sanierung und Ausbau bestehender Netzelemente	120
V-6: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Neue Netzelemente	122
V-7: Motorisierter Individualverkehr (MIV): Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur	124
V-8: Kombinierte Mobilität: Park+Ride (P+R)	125
V-9: Kombinierte Mobilität: Bike+Ride (B+R)	127
<b>Massnahmen Energie</b>	
E-1: Energiepolitisches Aktivitätenprogramm	129
E-2: Regionaler Energieplan und Massnahmen	131
E-3: Energieregion	133
E-4: Energieberatung	135
<b>Massnahme Monitoring und Controlling</b>	
C-1: Einführung eines Monitoring- und Controlling-Systems	137

## 8.2 Massnahmenblätter

<b>Massnahme S-1</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Siedlung: Zentren 2. und 3. Stufe, Umsetzung</b> (Regionalzentrum und interkommunale Zentren)	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Mit der Etablierung und Festlegung der regionalen Zentren 2. und 3. Stufe (und den dazugehörigen Achsen) sollen die räumlich-strukturellen Voraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung der Region Sense geschaffen werden. Die regionale Zentralitätsstruktur soll durch die Förderung der Zentrumsattraktivität gestärkt werden (z.B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen). In begründeten Fällen können auch in Nicht-Zentrums-Gemeinden regionale Infrastrukturen erstellt werden.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>In Abstimmung mit der kantonalen Zentralitätsstruktur werden die Zentren von regionaler Bedeutung (Zentren 2. und 3. Stufe) festgelegt. Für die Region Sense soll folgende Zentralitätsstruktur gelten: Zentrum 2. Stufe (Regionalzentrum): Düdingen/Tafers Zentrum 3. Stufe (interkommunale Zentren): Plaffeien/Oberschrot, Bösing, Schmiten, Wünnewil-Flamatt, Giffers/Tentlingen</li> <li>Funktion, Handlungsspielraum und Verpflichtungen der interkommunalen Zentren sind gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden (inkl. Nachbarregion Bern-Mittelland) zu definieren. Grundsätzlich sind für Zentren der 3. Stufe raum- und verkehrsplanerische Voraussetzungen zu schaffen, damit sie eine überkommunale Dienstleistungsfunktion, die Erschliessung der zentralen Arbeits- und Dienstleistungsorte sowie allfällige weitere spezifische Funktionen (z.B. im Bereich Tourismus/Naherholung) gewährleisten können.</li> <li>Die Zentren 2. und 3. Stufe erhalten bzw. schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können.</li> <li>Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen zu berücksichtigen.</li> </ol>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b> Region</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b> Region Gemeinden Kantone FR und BE Agglomeration Freiburg Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>

<b>Umsetzung</b>
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Mit der Genehmigung des Regionalen Richtplans Sense wird die regionale Zentralitätsstruktur 3. Stufe formell festgelegt (interkommunale Zentren).</p>

Für die Doppelzentren Bösinggen-Laupen und Wünnewil/Flamatt-Neuenegg: Abstimmung mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Kanton Bern (Amt für Gemeinden und Raumordnung).

Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.

**Priorität:**

- Hoch «A»:  
 Mittel «B»:  
 Niedrig «C»:

**Zeithorizont:**

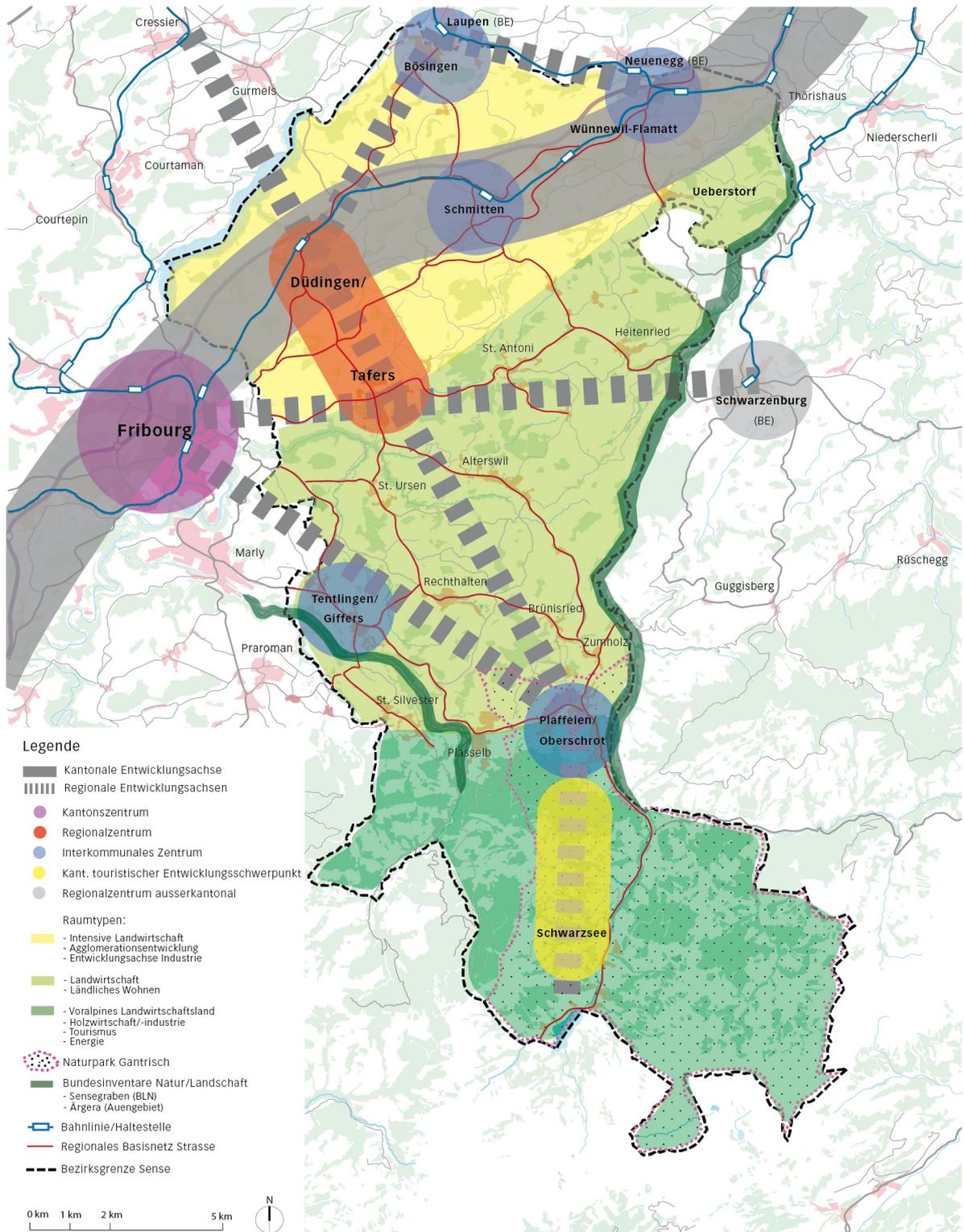
- Kurzfristig (2014–2018):  
 Mittelfristig (2019–2023):  
 Langfristig (ab 2024):  
 Daueraufgabe:

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

- Kantonaler Richtplan (A)
- Agglomerationsprogramm Freiburg (A)
- Kanton Bern (A)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (A)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK BM) werden Flamatt und Bösinggen als Doppelzentren mit Neuenegg respektive mit Laupen aufgeführt.
- Für die interkommunale Zusammenarbeit von kantonsübergreifenden Doppelzentren (Bösinggen/Laupen, Wünnewil-Flamatt/Neuenegg) hat der Kanton Freiburg eine Wegleitung und eine Checkliste verfasst: «Staat Freiburg, BRPA, Interkommunale Zusammenarbeit von Gemeinden als überkantonale Zentren in den Kantonen Freiburg und Bern, 27. Juni 2013».
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.



**Massnahme S-2****Priorität A****Siedlung: Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten**

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Mit der Benennung und Entwicklung von raumplanerisch besonders geeigneten Arbeitsplatzschwerpunkten soll die Region (und der Kanton) im Sinne der Nachhaltigkeit und als Ganzes gestärkt werden.

Die Festlegung der strategischen Sektoren und Arbeitsplatzschwerpunkte orientiert sich an der Zweckmässigkeit und den Standortkriterien, welche im Kantonalen Richtplan aufgelistet sind. Insbesondere sind eine hohe Erschliessungsgüte des Verkehrs sowie die Einhaltung der Bestimmungen des Umweltschutzes zu garantieren. Die Grundversorgung von Arbeits- und Gewerbebezonen erfolgt weiterhin auf lokaler Ebene.

**Massnahmenbeschreibung**

- Als Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der untenstehenden Karte bezeichneten und in der Tabelle aufgelisteten Standorte. Es wird unterschieden zwischen «Strategischen Sektoren», «Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung» und «Arbeitszonen von regionaler Bedeutung».
- Die Gemeinden fördern die Realisierung der folgenden Arbeitsplatzschwerpunkte, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.
  - S-2.1 Strategischer Sektor Düdingen Birch / Bahnhof Nord
  - S-2.2 Arbeitszone von kantonaler Bedeutung Schmitten Bahnhofgebiet
  - S-2.3 Arbeitszone von kantonaler Bedeutung Flamatt, Oberflamatt
  - S-2.4 Arbeitszone von kantonaler Bedeutung Bösinggen, Saanefeld
  - S-2.5 Arbeitszone von regionaler Bedeutung Tafers, Mariahilfstrasse / Muttacher
  - S-2.6 Arbeitszone von regionaler Bedeutung Plaffeien, Obere Matte / Rütli
- Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte durch z.B. Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).
- Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur.

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Standortgemeinden  
Region (Regionenmarketing)

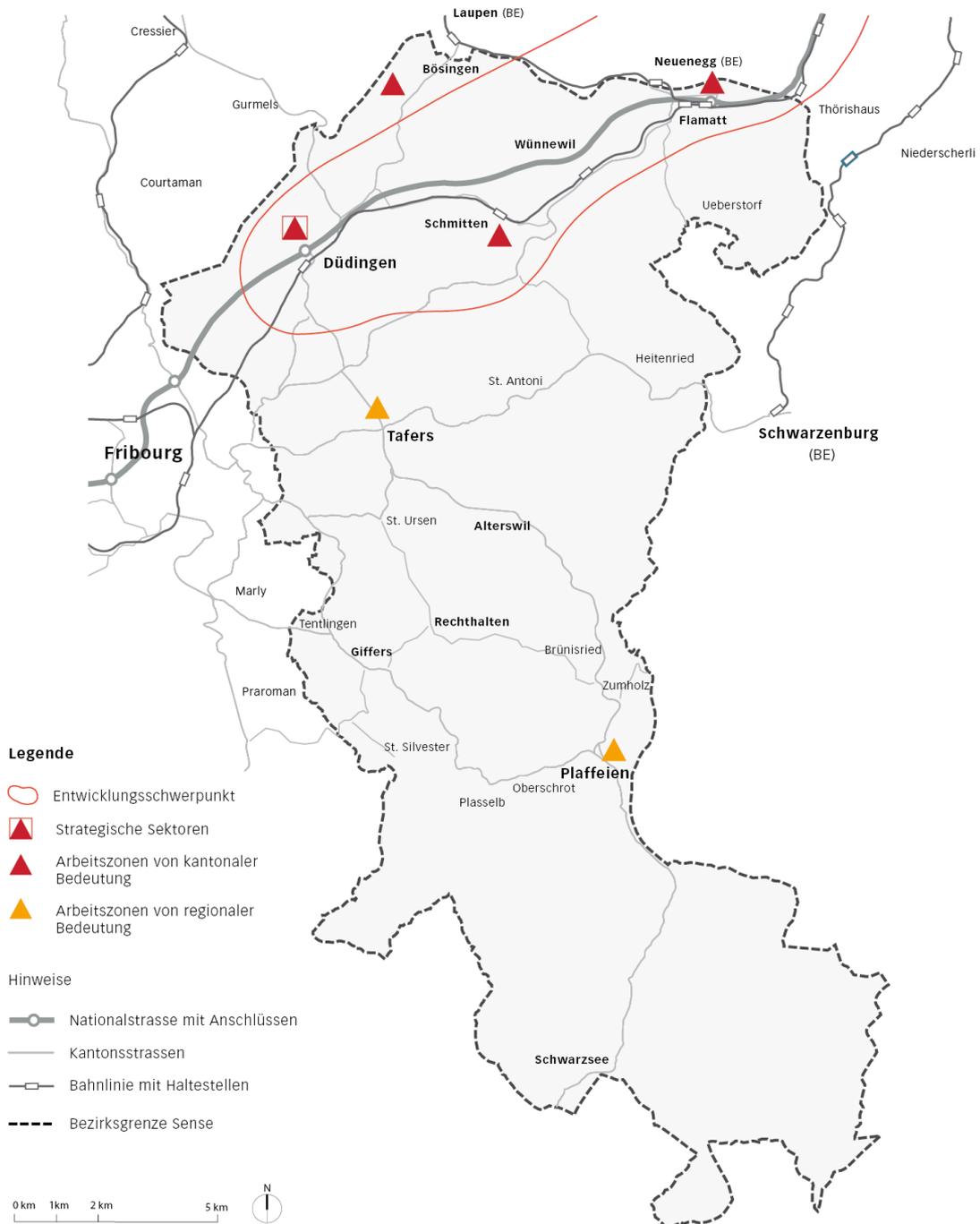
**Beteiligte Stellen:**

Region  
Gemeinden  
Kantone FR und BE  
Agglomeration Freiburg  
Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Hauptstadtregion Schweiz  
Grundeigentümer

Umsetzung	
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Standortevaluation (Phase 1):</b> Die wesentlichen Merkmale, die massgeblichen Planungsgrundlagen, die Entwicklungspotenziale und die Schlüsselprobleme sind in einem Gebietsspiegel festzuhalten.</li> <li><b>Abklärungsphase (Phase 2):</b> In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Gemeinden, Region und Kanton sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit festzulegen.</li> <li><b>Planungsphase (Phase 3):</b> Die Entwicklungsabsichten und die entsprechenden Massnahmen sind anschliessend in den geeigneten Instrumenten (Nutzungspläne, Gestaltungspläne, Infrastrukturverträge etc.) festzuhalten und bis hin zu deren Genehmigung abzusichern.</li> <li><b>Entwicklungs-/Marktphase (Phase 4):</b> Ziel ist es, die Standorte rasch und mit hoher Qualität zu entwickeln (Baureifeerstellung, Verfügbarkeit) und parallel dazu oder anschliessend mit geeigneten Informations-, Promotions- und Marketingmassnahmen dem Endnutzer anzubieten. Baureife Arbeitsplatzareale sind in das Portfolio der kantonalen Wirtschaftsförderung aufzunehmen und prioritär zu behandeln. Alle Areale werden ins Regionmarketing integriert.</li> </ol>	
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Phasen 1 und 2</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): Phasen 3 und 4</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p><b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kantonaler Richtplan (A)</li> <li>– Agglomerationsprogramm Freiburg (A und K)</li> <li>– Kanton Bern und Region Bern-Mittelland (A)</li> </ul>	

Bemerkungen und Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Entwicklungsachse Düringen – Wünnewil – Flamatt umfasst auch Gemeindegebiet von Börsingen.</li> <li>– In nicht Zentrumsgemeinden (4. Stufe) ist es weiterhin möglich Gewerbezone zu schaffen.</li> <li>– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.</li> <li>– Die Agglomeration Freiburg hat einen Siedlungsentwicklungsperimeter definiert (perimetre compact). Ausserhalb dieses Perimeters dürfen keine neuen Einzonungen vorgenommen werden, ausser wenn die Anforderungen gemäss S2.2 des Richtplantextes des Agglomerationsrichtplanes erfüllt sind.</li> <li>– Die Bestimmungen zu den Arbeitszonen von regionaler Bedeutung sind gemäss dem revidierten Raumplanungsgesetz darauf zu prüfen, ob sie sich auf Fruchtfolgeflächen (FFF) befinden und mit den Anforderungen des kantonalen Sachplans Fruchtfolgeflächen und denjenigen des kantonalen Richtplans übereinstimmen. Ausserdem sind die laufenden Gesamtrevisionen der Ortsplanungen zu berücksichtigen.</li> </ul>

	nicht überbaut (ha)	überbaut (ha)	Total (ha)
<b>Strategische Sektoren</b>			
Düdingen, Birch / Bahnhof Nord	8 (+ 8 langfristig)	11	27
<b>Total Strategische Sektoren</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>27</b>
<b>Arbeitszonen von kant. Bedeutung</b>			
Schmitten, Bahnhofgebiet	5	10	15
Flamatt, Oberflamatt	3	5	8
Bösingen, Saanefeld	13	19	32
<b>Total Arbeitszonen von kant. Bed.</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>55</b>
<b>Arbeitszonen von reg. Bedeutung</b>			
Tafers, Mariahilfstrasse / Muttacher	2	8	10
Plaffeien, Obere Matte / Rütli	2	4	6
<b>Total Arbeitszonen von reg. Bedeutung</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>16</b>



<b>Massnahme S-3</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Siedlung: Siedlungskonzept Unterer Sensebezirk</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<b>Zielsetzung</b> Herbeiführung einer koordinierten und nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr im Unteren Sensebezirk. Dies mit dem Ziel der Stärkung der ganzen Region.
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Mit Hilfe eines gemeindeübergreifenden Siedlungskonzepts soll der im Unteren Sensebezirk bestehende Siedlungsdruck in gelenkte Bahnen geführt werden. Im Konzept sind Wege aufzuzeigen, wie die zunehmenden Konflikte zwischen emissionsstarken/verkehrsintensiven Arbeitsnutzungen und der Wohn- und Erholungsnutzung entschärft werden können. Dies unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, der Region und des Kantons.

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Region	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region Gemeinden Kanton Agglomeration Freiburg

<b>Umsetzung</b>	
<b>Vorgehen:</b> 1. Organisation und Zielsetzung definieren (Phase 1) 2. Ausschreibung (Phase 2) 3. Erarbeitung Konzept (Phase 3) 4. Umsetzung in den Ortsplanungen (Phase 4)	
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Phasen 1 bis 3 <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): Phase 4 <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> – Kantonaler Richtplan (A) – Agglomerationsprogramm Freiburg	

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.
- Die Agglomeration Freiburg hat einen Siedlungsentwicklungsperimeter definiert (perimetre compact). Ausserhalb dieses Perimeters dürfen keine neuen Einzonungen vorgenommen werden, ausser wenn die Anforderungen gemäss S2.2 des Richtplantextes des Agglomerationsrichtplanes erfüllt sind.
- Die Steuerung der Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im unteren Sensebezirk und im bernischen Wangental ist ein zentrales Anliegen des Siedlungsentwicklungskonzeptes. Ein Koordinationsbedarf mit dem Kanton Bern ist hier erwünscht.

**Massnahme V-1****Priorität A und B****Verkehr: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Angebot**

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Stärkung des öffentlichen Verkehrs insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen mit grosser Pendlernachfrage und Erreichung mindestens der Güteklasse D. Sicherstellen von attraktiven Verbindungen innerhalb des Bezirkes sowie zum kantonalen Zentrum. Gute Anschlüsse zu den nationalen Fernverkehrsverbindungen über den Bahnhof Freiburg, insbesondere zur Bundeshauptstadt Bern. Abstimmung von Bus-Bahn und damit direkte Anbindung an das S-Bahnnetz innerhalb oder gerade ausserhalb der Region.

**Massnahmenbeschreibung**

Verbesserte Verbindungen zum Bezirkshauptort Tafers aus dem Unteren und Mittleren Sensebezirk.

- V-1.1 Verlängerung der Buslinie 121 Laupen–Bösingen–Düdingen nach Tafers Spital. Aufhebung der Linie 124 Tafers Spital–Düdingen. Anpassung der Linie 123 Plaffeien–Tafers–Freiburg auf die Zeiten der Linie 121 in Tafers
- V-1.2 Ausbau des Angebotes auf der Buslinie 125 im Abschnitt Giffers–Tafers

Die Taktlücken in den Nebenverkehrszeiten werden auf folgenden Buslinien geschlossen (60'-Grundtakt):

- V-1.3 Linie 121 Düdingen–Bösingen–Laupen
- V-1.4 Linie 123 Freiburg–Tafers–Plaffeien–Schwarzsee
- V-1.5 Linie 124 Düdingen–Tafers
- V-1.6 Linie 125 Giffers–Rechthalten–St. Ursen–Tafers
- V-1.7 Linie 127 Freiburg–Rechthalten–Plaffeien
- V-1.8 Linie 129 Freiburg–Marly–Giffers–Plaffeien
- V-1.9 Linie 181 Freiburg–Heitenried–Schwarzenburg
- V-1.10 Linie 131 Flamatt–Albligen

Der Abendbetrieb ist zeitlich auszudehnen mit

- V-1.11 Letzte Busabfahrten im Kantonszentrum / in den Verknüpfungspunkten S-Bahn / Bus nach 20 Uhr
- V-1.12 Erweiterte Betriebszeiten bis 23–24 Uhr auf den von Freiburg ausgehenden radialen Buslinien (ausser Linie 125), den 3 Buslinien im Unteren Sensebezirk sowie auf den Linien 124 und 131

Der Bezirk Sense ist direkter durch beschleunigte Züge zu erschliessen

- V-1.13 Mit einem Halt des RE Freiburg–Bern in Düdingen

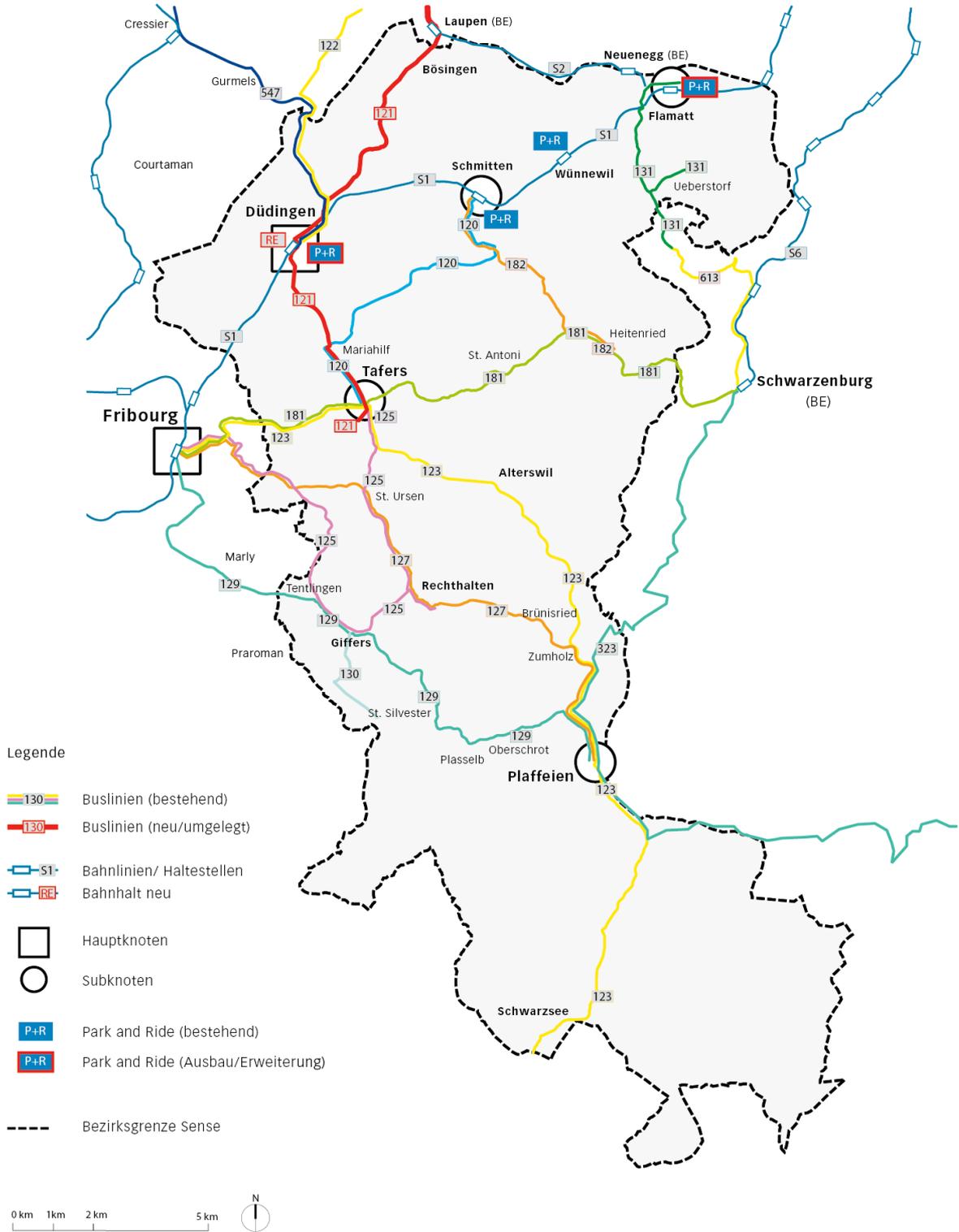
Die Schülertransporte und der öffentliche Linienverkehr sind besser aufeinander abzustimmen durch

- V-1.14 Aufnahme von Schülerkursen auf den ÖV-Linien in den offiziellen Fahrplan
- V-1.15 Optimierung der Auslastung der Linien im Raum Tafers–Düdingen–Schmitten–Wünnewil-(Ueberstorf) durch eine Abstimmung der Schulstundenplanung mit dem Fahrplan des öffentlichen Verkehrs.
- V-1.16 Einheitliche Finanzierung der Schultransporte mit Unterstützung alternativer Angebotsformen (wie bspw. Pedibus, in abgelegenen Regionen Elterntaxi oder Unterstützungsbeiträge an Kauf Velo/Roller) durch die öffentliche Hand

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Kanton Region (nur V-1.15 und V-1.16)	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region Gemeinden Kanton Agglomeration Freiburg

Umsetzung	
<b>Vorgehen:</b> Anträge an das kantonale Amt für Mobilität MobA: Massnahmen V-1.1 bis V-1.15	
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: V-1.1 – V1.14 <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: V-1.15 – V1.16 <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): V-1.3 –V-1.8, V-1.9 <sup>1)</sup> , V-1.10, V-1.11, V-1.12 <sup>3)</sup> V-1.14 <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): V-1.1, V-1.2, V1.9 <sup>2)</sup> , V-1.12 <sup>4)</sup> , V-1.13, V-1.15, V-1.16 <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> – Kantonaler Verkehrsplan (A) – Agglomerationsprogramm Freiburg (A) – Fahrplanverfahren (A) – Agglomerationsprogramm Freiburg (A) – Naturpark Gantrisch (A)	

Bemerkungen und Hinweise
1) Abschnitt Freiburg–Heitenried 2) Abschnitt Heitenried–Schwarzenburg 3) Linien ab kantonalem Zentrum (ausser Linie 125) 4) Linien 121, 122, 124, 131 und 547 – Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen. – Die Linienführung und Attraktivität des ÖV-Abschnittes zwischen Plaffeien und Schwarzsee ist mit der Trägerschaft des Naturparks Gantrisch zu koordinieren. – Im Rahmen der Ortsplanungen können Lage und Anzahl der Bushaltestellen überprüft und allenfalls angepasst werden (in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Transportunternehmen). Dies, damit die ÖV-Erschliessung und die Siedlungsentwicklung optimal aufeinander abgestimmt werden können.



**Massnahme V-2****Priorität A und B**

Verkehr: Öffentlicher Verkehr (ÖV), Infrastruktur

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Verbesserung der örtlichen Erschliessung und Eliminierung von Erschliessungslücken unter Berücksichtigung von (behindertengerechter) Zugänglichkeit und Warteräumen. Entschärfung von Strassenabschnitten mit MIV-Stau durch Busbevorzugung zur Einhaltung des Fahrplans und Sicherung von Anschlüssen zwischen Bahn und Bus.

**Massnahmenbeschreibung**

Die Ortserschliessungen sind durch folgende Massnahmen zu verbessern:

- V-2.1 Düdingen plant im Dorfkern und auf der Duenstrasse im Einzugsgebiet des Briegli neue Bushaltestellen (Letztere wurde bereits realisiert).
- V-2.2 In Schmitten und Wünnewil im Rahmen der Bereinigung von Schülertransporten und Linienverkehr (siehe dazu auch Massnahme V-1.15)

Die Fahrplanstabilität in Hauptverkehrszeiten ist durch Busbevorzugungsmassnahmen sicher zu stellen:

- V-2.3 Auf dem Abschnitt Bösingenstrasse beim Bahnübergang in Laupen (KT BE)

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Kanton Freiburg (Kantonsstrassen)  
Standortgemeinden (Gemeindestrassen)

**Beteiligte Stellen:**

Bezirk  
Gemeinden  
Kanton FR / BE  
Agglomeration Freiburg

**Umsetzung****Vorgehen:**

Anträge an Kanton: Massnahmen V-2.1 bis V-2.3

Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Konzepte/Projekte (V-2.1 und V-2.2)

Vorstellig werden beim OIK II Bern-Mittelland und der Gemeinde Laupen

**Priorität:**

- Hoch «A»: V-2.1
- Mittel «B»: V-2.2, V-2.3
- Niedrig «C»:

**Zeithorizont:**

- Kurzfristig (2014–2018): V-2.1 <sup>1)</sup>
- Mittelfristig (2019–2023): V-2.2, V-2.3
- Langfristig (ab 2024):

	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Ortsplanungen der Gemeinden (A)</li><li>– Planungen des OIK II des Kantons Bern (A)</li><li>– Agglomerationsprogramm Freiburg (A)</li></ul>	

<b>Bemerkungen und Hinweise</b>
<p>1) wurde bereits auf den Fahrplan 2013 umgesetzt</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.</li></ul>

**Massnahme V-3****Priorität B****Verkehr: Langsamverkehr (LV), Elemente des Fuss- und Velonetzes**

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven LV-Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schüler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird. Ziel ist das Erhalten und Optimieren des bestehenden Grundnetzes sowie das Schliessen von Netzlücken.

**Massnahmenbeschreibung**

Die Lücken des Fuss- und Velowegnetzes werden geschlossen. Abseits der Kantonsstrassen werden alternative Wegführungen ausgewiesen. Folgende Netzelemente sind zu optimieren respektive zu ergänzen:

- V-3.1 Netzergänzung Fuss-/Velonetz zwischen Düdingen Bahnhof und Viadukt Grandfey (Element Aggloprogramm)
- V-3.2 Ausbau Netzelement zwischen Tafers und Düdingen (Element Aggloprogramm)
- V-3.3 Verbindung Tafers–Mariahilf
- V-3.4 Verbindung Tafers–St. Antoni
- V-3.5 Verbindung Giffers–Tentlingen
- V-3.6 Verbindung Giffers–Rechthalten
- V-3.7 Verbindung St. Ursen–Fribourg
- V-3.8 Verbindung St. Ursen–Marly
- V-3.9 Verbindung Tentlingen–Marly
- V-3.10 Verbindung St. Ursen–Taufers
- V-3.11 Ergänzung Freizeitnetz Plaffeien/Oberschrot–Zollhaus–Schwarzsee

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Kanton Freiburg (Kantonsstrassen: Velonetz)  
Standortgemeinden (Gemeindestrassen und Fussgängeranlagen entlang der Kantonsstrassen)

**Beteiligte Stellen:**

Gemeinden  
Kanton  
Agglomeration Freiburg (V-3.1, V-3.2)  
Naturpark Gantrisch (V-3.11)

**Umsetzung****Vorgehen:**

Anträge an Kanton: Massnahmen V-3.1 bis V-3.11

Dort wo Netzlücken bestehen, sollen diese im Rahmen der jeweils anstehenden Sanierungen der Kantons- und Gemeindestrassen realisiert werden.

<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Entscheid Kanton</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: Umsetzung</p>
<p><b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kantonaler Verkehrsplan (A)</li> <li>– Kantonale Veloplanung (in Revision, Stand 2013), (A)</li> <li>– Agglomerationsprogramm Freiburg (A)</li> <li>– Naturpark Gantrisch (A)</li> </ul>	

<b>Bemerkungen und Hinweise</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Behördenverbindlichkeit ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton.</li> <li>– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.</li> <li>– Die Weiterentwicklung des touristischen Langsamverkehrs ist mit der Trägerschaft des Naturparks Gantrisch zu koordinieren.</li> </ul>

**Massnahme V-4****Priorität A****Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Sanierung von Ortsdurchfahrten**

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Mit einer Sanierung bzw. Umgestaltung der stark belasteten Ortsdurchfahrten werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) verbessert. Im Vordergrund stehen eine Verlangsamung und eine Verstetigung des Verkehrs.

Eine Koordination mit den Massnahmenplänen für Luftreinhaltung und der Planung für die Lärmsanierung der Strassen ist anzustreben.

**Massnahmenbeschreibung**

Die Strassenräume der Ortsdurchfahrten werden im Rahmen eines gesamthaften Lösungsansatzes (Betriebs- und Gestaltungskonzept) saniert. Hierbei kommen betriebliche, gestalterische und bauliche Massnahmen zum Einsatz, welche die jeweiligen spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen (u.a. Nutzergruppen, Bebauung, Platzverhältnisse, Handlungsbedarf) und eine Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität der Bevölkerung herbeiführen. Nachfolgende Ortsdurchfahrten sind zu verbessern respektive verträglich zu gestalten:

V-4.1 Verbesserung der Ortsdurchfahrt Düdingen (Element Aggloprogramm)

V-4.2 Verbesserung der Ortsdurchfahrt Tafers

V-4.3 Verbesserung der Ortsdurchfahrt Flamatt

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Kanton Freiburg (Kantonsstrassen)

Standortgemeinden (Gemeindestrassen)

**Beteiligte Stellen:**

Gemeinden

Kanton

Agglomeration Freiburg

**Umsetzung****Vorgehen:**

Anträge an den Kanton: Massnahmen V-4.1 bis V-4.3

Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Konzepte/Projekte

**Priorität:**

- Hoch «A»: V-4.1 bis V-4.3
- Mittel «B»:
- Niedrig «C»:

**Zeithorizont:**

- Kurzfristig (2014–2018): Entscheid Kanton
- Mittelfristig (2019–2023): V-4.1 bis V-4.3
- Langfristig (ab 2024):
- Daueraufgabe:

<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Ortsplanungen der Gemeinden (A)</li><li>– Strassengebundener, öffentlicher Verkehr (A)</li><li>– Agglomerationsprogramm Freiburg (K)</li><li>– Lärmsanierung und Luftreinhaltepläne (A)</li></ul>	

<b>Bemerkungen und Hinweise</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>– Die Behördenverbindlichkeit ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton.</li><li>– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.</li><li>– VALTRALOC-Wegleitung 2001. Projekte zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten: Akteure, Ablauf und Gestaltungsmittel, Kanton Freiburg, SBD, Dezember 2001 (60 Seiten)</li></ul>

<b>Massnahme V-5</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Sanierung und Ausbau bestehender Netzelemente</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<b>Zielsetzung</b> Mit der Beseitigung der Schwachstellen soll das Strassennetz der Region Sense optimiert werden (Verkehrslenkung, Verkehrssicherheit).
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Nachfolgende Schwachstellen sind zu beseitigen: V-5.1 Ausbau Giffers – Wolfeich (Rechthalten) V-5.2 Ausbau Plaffeien – Zollhaus V-5.3 Sanierung Bahnübergang Bösinggen – Laupen V-5.4 Sanierung Kantonsstrassen im Rahmen des ordentlichen baulichen Strassenunterhalts des Kantons Freiburg

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Standortgemeinden	<b>Beteiligte Stellen:</b> Standortgemeinden Kanton

<b>Umsetzung</b>	
<b>Vorgehen:</b> <u>Anträge an den Kanton:</u> Massnahmen V-5.1 bis V-5.3 Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte	
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: V-5.1 bis V-5.4 <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Entscheid Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): V-5.1 bis V-5.3 <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024): <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: V-5.4
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> – Kantonaler Verkehrsplan (A)	

**Bemerkungen und Hinweise**

- Die Behördenverbindlichkeit (Kantonsstrassen) ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton.
- Die Massnahme gilt sowohl für Haupt- als auch für Nebenstrassen.

**Massnahme V-6****Priorität A und B**

Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Neue Netzelemente

(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Der MIV ist so auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu kanalisieren, dass das Siedlungsgebiet zwar erschlossen, je die Wohnquartiere jedoch vom Durchgangsverkehr möglichst frei gehalten werden.

**Massnahmenbeschreibung**

Folgende neue Netzelemente sind zu realisieren:

- V-6.1 Verbindung Birch–Luggiwil (Düdingen), (Element Aggloprogramm)
- V-6.2 Umfahrung Düdingen (Element Aggloprogramm)
- V-6.3 Optimaler Verkehrsanschluss Entwicklungsraum Filistorf/Litzistorf

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Bund (Nationalstrassen)  
Kanton Freiburg (Kantonsstrassen)  
Standortgemeinden (Gemeindestrasse)

**Beteiligte Stellen:**

Gemeinden  
Kanton  
Agglomeration Freiburg  
Bund

**Umsetzung****Vorgehen:**

Anträge an Kanton: Massnahmen V-6.1 bis V-6.3  
Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte

**Priorität:**

- Hoch «A»: V-6.1, V-6.2
- Mittel «B»: V-6.3
- Niedrig «C»:

**Zeithorizont:**

- Kurzfristig (2014–2018): Entscheid Kanton
- Mittelfristig (2019–2023): V-6.1, V-6.2
- Langfristig (ab 2024): V-6.3
- Daueraufgabe:

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

– Agglomerationsprogramm Freiburg (A) und (K)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Die Behördenverbindlichkeit ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton.
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

**Massnahme V-7****Priorität B****Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur** (Stand: Okt. 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für den Kanton nicht behördenverbindlich. Der Kanton verpflichtet sich einzig, die Massnahmen zu prüfen.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung**

Bereinigung der Eigentumsverhältnisse der Strasseninfrastruktur aufgrund der Funktionen im regionalen Strassen-netz.

**Massnahmenbeschreibung**

Prüfen und Entscheid bezüglich Eigentumswechseln. Antrag:

Die Region Sense beantragt beim Kanton Freiburg, die Strasse Zollhaus–Sangernboden als Kantonsstrasse / Hauptstrasse zu klassifizieren.

**Zuständigkeiten****Federführung:**

Kanton Freiburg

**Beteiligte Stellen:**

Standortgemeinde

**Umsetzung****Vorgehen:**

Antrag an Kanton

Prüfung und Entscheid Kanton.

**Priorität:**

- Hoch «A»:
- Mittel «B»:
- Niedrig «C»:

**Zeithorizont:**

- Kurzfristig (2014–2018):
- Mittelfristig (2019–2023):
- Langfristig (ab 2024):
- Daueraufgabe:

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

–

**Bemerkungen und Hinweise**

– Die Behördenverbindlichkeit ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton.

<b>Massnahme V-8</b>	<b>Priorität B</b>
<b>Verkehr: Kombinierte Mobilität, Park + Ride</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Park+Ride-Anlagen dienen dem Umsteigen vom MIV auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Dadurch können MIV Fahrten substituiert und im öV gebündelt werden. Neben der Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV leisten Park+Ride-Anlagen daher ebenfalls einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Park+Ride-Anlagen stellen insbesondere auch in denjenigen Gebieten eine Alternative dar, in denen kein Ausbau des öV möglich ist.</p>
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>An den Bahnhaltstellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen für Fahrzeuge des MIV (Personenwagen, Motorräder, Roller) bereitgestellt. Diese werden in der Regel bewirtschaftet. Neben dem Neubau von Park+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau bestehender Anlagen.</p> <p>V-8.1 P+R Standort Ausfahrt Düdingen (Element Aggloprogramm)</p> <p>V-8.2 P+R Standort Bahnhof Düdingen – Umstrukturierung (Element Aggloprogramm)</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Sense (Standortkonzept)</p> <p>Standortgemeinden, Transportunternehmen (Planung/Realisierung)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region</p> <p>Kanton Freiburg</p> <p>Agglomeration Freiburg</p> <p>Standortgemeinden</p> <p>Transportunternehmen</p>

<b>Umsetzung</b>	
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung der Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern, Abklärung Investitionsbeiträge Kanton)</li> <li>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ol>	
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Abklärungen</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): Erarbeitung, Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>

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

- Kantonaler Verkehrsplan (A)
- Agglomerationsprogramm Freiburg (A)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

<b>Massnahme V-9</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Verkehr: Kombinierte Mobilität, Bike + Ride</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Mittels Bike+Ride sollen die Haltestellen-Einzugsgebiete vergrössert und Personen, welche in nicht gut erschlossenen Gebieten wohnen, der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden. Hierdurch wird der öffentliche Verkehr gestärkt.</p>
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Es wird ein flächiger und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. An allen Bahnhaltstellen und wichtigen Bushaltstellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Abstellanlagen für Velos und Mofas bereitgestellt. Neben dem Neubau von Bike+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau (Anzahl) bzw. eine Aufwertung (Standard) bestehender Anlagen.</p> <p>V-9.1 B+R Standorte bezeichnen</p> <p>V-9.2 B+R überwachte Stationen</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Sense (Standortkonzept)</p> <p>Standortgemeinden, Transportunternehmen (Planung/Realisierung)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton</p> <p>Agglomeration Freiburg</p>

<b>Umsetzung</b>	
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarf eruieren</li> <li>2. Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ol>	
<p><b>Priorität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</li> <li><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</li> <li><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</li> </ul>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Bedarf eruieren</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): Erarbeitung, Umsetzung</li> <li><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</li> </ul>

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

- Kantonaler Verkehrsplan
- Kantonale Veloplanung (in Revision, Stand 2013), (A)
- Agglomerationsprogramm Freiburg (A)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

<b>Massnahme E-1</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Energie: Energiepolitisches Aktivitätenprogramm «4000-Watt-Gesellschaft bis ins Jahr 2030»</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<b>Zielsetzung</b> Der Sensebezirk erreicht das Ziel der 4000-Watt-Gesellschaft gemäss der kantonalen Energiestrategie per 2030.
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Das Massnahmenpaket baut auf dem Programm «Energienstadt» des Bundesamtes für Energie auf. Dieses Paket umfasst 87 Massnahmen in sechs Hauptbereichen. Es sind dies die Entwicklungsplanung und die Raumordnung, die kommunalen Gebäude und Anlagen, die Versorgung und die Entsorgung, die Mobilität, die interne Organisation sowie die Kommunikation und die Kooperation. Die Erfüllung der Anforderung zur Erreichung des «Energienstadt»-Labels wird vom Kanton für die Gemeinden als langfristiges Ziel angestrebt. Der Sensebezirk hat dieses Ziel bereits erreicht und realisiert als Energienstadt-Region Massnahmen eines vierjährlich festgelegten energiepolitischen Aktivitätenprogramms, um bis ins Jahr 2030 die 4000-Watt-Gesellschaft anzustreben.

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Regionale Energiekommission Kommunale Energieverantwortliche	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region: Regionalsekretariat, Büro Gemeinden: alle 19 Gemeinden des Sensebezirks Agglomeration Freiburg Kanton Freiburg (Förderprogramm für Gemeinden) Bund (Energienstadt Programm des BFE)

<b>Umsetzung</b>	
<b>Vorgehen:</b> Vorgehen gemäss Energienstadt Programm (Programm des Bundesamtes für Energie, EnergieSchweiz für Gemeinden) mit vierjährigem Aktivitätenprogramm. Jährliche Festlegung der Schwerpunkte und Nachführen des Aktivitätenprogramms durch Regionale Energiekommission gemäss Pflichtenheft Regionale Energiekommission	
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): <input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024): <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:

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

Massnahmen im Bereich Verkehr (A)

Massnahmen im Bereich Energie (A)

**Bemerkungen und Hinweise**

– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

**Literatur / Grundlagendokumente:**

Regionale Energieplanung des Sensebezirks (Erläuterungsbericht)

Energiestadt-Region Sensebezirk (Rapporte und energiepolitisches Aktivitätenprogramm)

<b>Massnahme E-2</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Energie: Regionaler Energieplan und Massnahmen</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<b>Zielsetzung</b> Der Sensebezirk und seine Gemeinden legen die Prioritätsgebiete fest.
<b>Massnahmenbeschreibung</b> Der regionale Energieplan umfasst die territorialen Aspekte für die Umsetzung der energetischen Ziele des Sensebezirks und seiner Gemeinden. Der Energieplan definiert die Gebiete, die im Bereich der Energieversorgung oder der Energienutzung ähnliche Merkmale aufweisen. Die festgelegten Prioritätsgebiete werden in der nächsten Ortsplanungsrevision in den entsprechenden ortsplannerischen Instrumenten umgesetzt (Zonennutzungsplan, Gemeindebau-Reglement).

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Regionale Energiekommission Gemeinderäte	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region: Regionalsekretariat, Büro Gemeinden: alle Gemeinden des Sensebezirks Agglomeration Freiburg Kanton Freiburg (Grundlagen, z.B. Erdwärmeatlas)

<b>Umsetzung</b>	
<b>Vorgehen:</b> Energiepläne möglichst bis 2018 auf kommunaler Ebene umsetzen, spätestens im Rahmen der nächsten Ortsplanungs(revision) (Richt- und Nutzungspläne, Baureglement)	
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): <input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> Massnahmen im Bereich Energie (A)	

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

**Literatur / Grundlagendokumente:**

Regionale Energieplanung des Sensebezirks (Erläuterungsbericht)

<b>Massnahme E-3</b>	<b>Priorität B</b>
Energie: Energieregion	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<b>Zielsetzung</b> Der Sensebezirk soll zu einer veritablen Energieregion werden. Als Vision wird das Label «Energistadt Gold» angestrebt.
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Der Sensebezirk nutzt seine einheimischen, erneuerbaren Energien möglichst vollumfänglich. Gleichzeitig erhöht der Sensebezirk seine Energieeffizienz und strebt in Anlehnung an die kantonale Energiestrategie die 4000-Watt-Gesellschaft bis 2030 und im Rahmen der Energistadt-Region langfristig die 2000-Watt-Gesellschaft an. Zur Entwicklung einer veritablen Energieregion eruiert der Sensebezirk mit den Gemeinden die Potenziale, steckt (Zwischen)Ziele, legt entsprechend zielorientierte Massnahmen fest, erstellt Energiebilanzen und ein Erfolgsmonitoring. Für die effiziente Erschliessung der Ressourcen wird aktiv die Kommunikation und Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und der Bevölkerung gepflegt. Bis 2050 soll der Sensebezirk seinen Wärme- und Stromjahresbedarf durch die Nutzung seiner einheimischen, erneuerbaren Energiequellen decken.

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Region	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region Gemeinden Kanton: Unterstützung im Rahmen der kantonalen Energiestrategie und des Energiegesetzes Agglomeration Freiburg Bund: Förderprogramm Energie-Region (Private)

<b>Umsetzung</b>	
<b>Vorgehen:</b> Potenziale ermitteln (Zwischen)Ziele und Massnahmen (unter Einbezug von Gewerbe, Bevölkerung und Behörden) festlegen Bilanz und Monitoring (Erfolgskontrolle) führen	
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Grundlagen erarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023): Konkretisierung/Umsetzung <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):

	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b> A mit anderen E-, S- und V-Massnahmen (integrierte Lösungen)	
<b>Bemerkungen und Hinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>– Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.</li><li>– Regionale Energieplanung des Sensebezirks</li><li>– Energiestadt-Region Sensebezirk</li></ul>	

<b>Massnahme E-4</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Energie: Energieberatung</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Für den Sensebezirk und den Seebezirk – seine Bevölkerung, sein Gewerbe und seine Behörden – steht ein professionelles Energieberatungsangebot zur Verfügung.</p>
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Für die Bevölkerung im Allgemeinen, die GebäudeeigentümerInnen (Privatpersonen, Gewerbe, öffentliche Körperschaften) und die Gemeindebehörden und politischen Entscheidungsgremien wird eine kompetente und klar strukturierte Beratungsstelle zu Energiethemen aufgebaut und betrieben. Zu den Kerndienstleistungen zählen Energiesparen im Alltag, gesetzliche Vorgaben beim Bauen und Heizen, energieeffizientes Bauen und Sanieren, Heizung, Warmwasser, Wärmeverbundprojekte, Energiebuchhaltung, Beleuchtung, Betriebsoptimierungen, Mobilität, Bundes- und Kantonsenergiegesetzgebung, Energiepolitik und Energiestadt, Energieplanung mit Richtplan, Baureglement und Zonenplan, Koordination und Kommunikation.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton: Unterstützung im Rahmen der kantonalen Energiestrategie und des Energiegesetzes</p> <p>Agglomeration Freiburg</p> <p>Seebezirk (Private)</p>

<b>Umsetzung</b>	
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Bedarfsabklärung bei Bevölkerung, Gewerbe und Behörden</p> <p>Festlegung und Strukturierung der Energieberatungsstelle und ihrer Angebote und Träger</p> <p>Erfolgskontrolle</p>	
<p><b>Priorität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</li> <li><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</li> <li><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</li> </ul>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Grundlagen erarbeiten</li> <li><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023):</li> <li><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:</li> </ul>
<b>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</b>	

A mit anderen E-, S- und V-Massnahmen (integrierte Lösungen)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.
- Regionale Energieplanung des Sensebezirks
- Energiestadt-Region Sensebezirk

<b>Massnahme C-1</b>	<b>Priorität A</b>
<b>Controlling: Einführung eines Monitoring- und Controlling-Systems</b>	(Stand: Oktober 2013)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms Freiburg (Düdingen)
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Die Region will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert.</p>
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Im Sinne eines Monitorings und einer Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung der Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung Schwerpunkte / Vorranggebiete Siedlungserweiterung etc.) zu erfassen.</li> <li>Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.</li> <li>Umsetzungskontrolle der Massnahmen (z.B. gemäss ARE-Programm «Raum+»).</li> </ol>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Sense</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region Sense</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton</p> <p>Agglomeration Freiburg</p>

<b>Umsetzung</b>	
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Bis Ende 2014: Erhebungskonzept für Monitoring / Controlling</p> <p>Ab 2015: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung)</p>	
<p><b>Priorität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</li> <li><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</li> <li><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</li> </ul>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2014–2018): Erhebungskonzept</li> <li><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019–2023):</li> <li><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2024):</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: Umsetzungskontrolle</li> </ul>

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

Alle Massnahmenblätter (A)

Agglomerationsprogramm Freiburg (A)

**Bemerkungen und Hinweise**

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsrichtplanes Freiburg abzustimmen.

## Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 19. Dezember 2012 bis 28. März 2013

Vorprüfung vom 19. Dezember 2012 bis 28. März 2013

Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der  
Region Sense am .....

Der Präsident: .....

Der Geschäftsführer .....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Tafers, den .....

Der Geschäftsführer .....

Genehmigt durch den Staatsrat des Kantons Freiburg

am .....

Mit der Genehmigung des Regionalen Richtplans Siedlung, Verkehr und  
Energie wird das «Entwicklungskonzept 2010 der Region Sense» mit sofor-  
tiger Wirkung aufgehoben.