

Mehrzweckverband Sensebezirk ~~Gemeindeverband Region~~ Sense

Revision regionaler Richtplan Sense



Richtplanbericht

Die Richtplanung besteht aus:

- Richtplanbericht (verbindlich)
- Richtplankarte (verbindlich)

Weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht

1. Juli 2024

mit Anpassungen an die
Genehmigungsbedingungen vom
März 2025

Impressum

Auftraggeber:

~~Gemeindeverband Region Sense~~Mehrzweck-
verband Sensebezirk

Markus Mauron, Präsident

Schwarzseestrasse 5, 1712 Tafers

Telefon 026 494 27 57

www.sensebezirk.ch, mzv@sensebezirk.ch

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern

Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81

www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, dipl. Geograf, Raumplaner FSU

Andrea Hürlimann, Geografin MSc

Marcel Gutschner, NET Nowak Energie & Tech-
nologie AG (Teil Energie)

Manuel Brügger, Geograf Bsc

Abbildung Titelseite: unterschiedliche Szenarien aus dem Sensebezirk (Quelle: ~~Mehrzweckverband Sensebezirk~~~~Gemeindeverband~~~~Region Sense~~)

Inhalt

A Einleitung

- | | | |
|----|---|----------|
| 1. | Ausgangslage und Zielsetzung | 5 |
| 2. | Geltungsbereich und Planungssperimeter | 5 |

B Regionales Planungsprogramm

- | | | |
|-----|--|-----------|
| 3. | Entwicklungsziele Sensebezirk | 7 |
| 3.1 | Übergeordnete Zielsetzungen | 7 |
| 3.2 | Zielsetzungen Siedlung | 8 |
| 3.3 | Zielsetzungen Verkehr und Mobilität | 9 |
| 3.4 | Zielsetzungen Seeufer | 10 |
| 3.5 | Zielsetzungen Energie | 12 |
| 4. | Leitbild Sensebezirk 2035 | 13 |
| 4.1 | Vision | 13 |
| 4.2 | Leitbild Siedlung und Landschaft | 14 |
| 4.3 | Leitbild Verkehr und Mobilität | 19 |
| 4.4 | Leitbild Energie | 31 |
| 5. | Strategien | 33 |
| 5.1 | Strategische Grundsätze und Handlungsleitsätze | 33 |
| 5.2 | Teilstrategie Siedlung | 33 |
| 5.3 | Teilstrategie Verkehr und Mobilität | 37 |
| 5.4 | Teilstrategie Seeufer | 39 |
| 5.5 | Teilstrategie Energie | 44 |

C Massnahmen

- | | | |
|----|--------------------------|-----------|
| 6. | Massnahmenblätter | 47 |
|----|--------------------------|-----------|

D Genehmigungsvermerke

- | | | |
|----|-----------------------------|------------|
| 7. | Genehmigungsvermerke | 102 |
|----|-----------------------------|------------|

A Einleitung

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) mindestens die Themen Siedlung, Mobilität, Umwelt und Seeufer 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. Die Gemeinden des Sensebezirks und die benachbarten Regionen haben dem Regionalen Richtplan Sense bei ihren Planungen Rechnung zu tragen.

2. Geltungsbereich und Planungssperimeter

Der Geltungsbereich des Regionalen Richtplans entspricht dem Verwaltungskreis des Sensebezirks und umfasst die folgenden 15 Gemeinden:

- Wünnewil-Flamatt
- Bösinggen
- Düdingen
- Giffers
- Heitenried
- Plaffeien
- Plasselb
- Rechthalten
- St. Silvester
- Brünisried
- St. Ursen
- Schmitten
- Tafers
- Tentlingen
- Ueberstorf

In der nachfolgenden Abbildung ist der Planungssperimeter sowie die Gliederung des Perimeters nach Teilräumen (Unter-, Mittel- und Oberland) dargestellt. Sie ist leicht fassbar und verständlich, weshalb sie für die weiteren Ausführungen verwendet wird. Ebenfalls dargestellt ist die Zugehörigkeit einer Gemeinde zu einer Agglomeration.

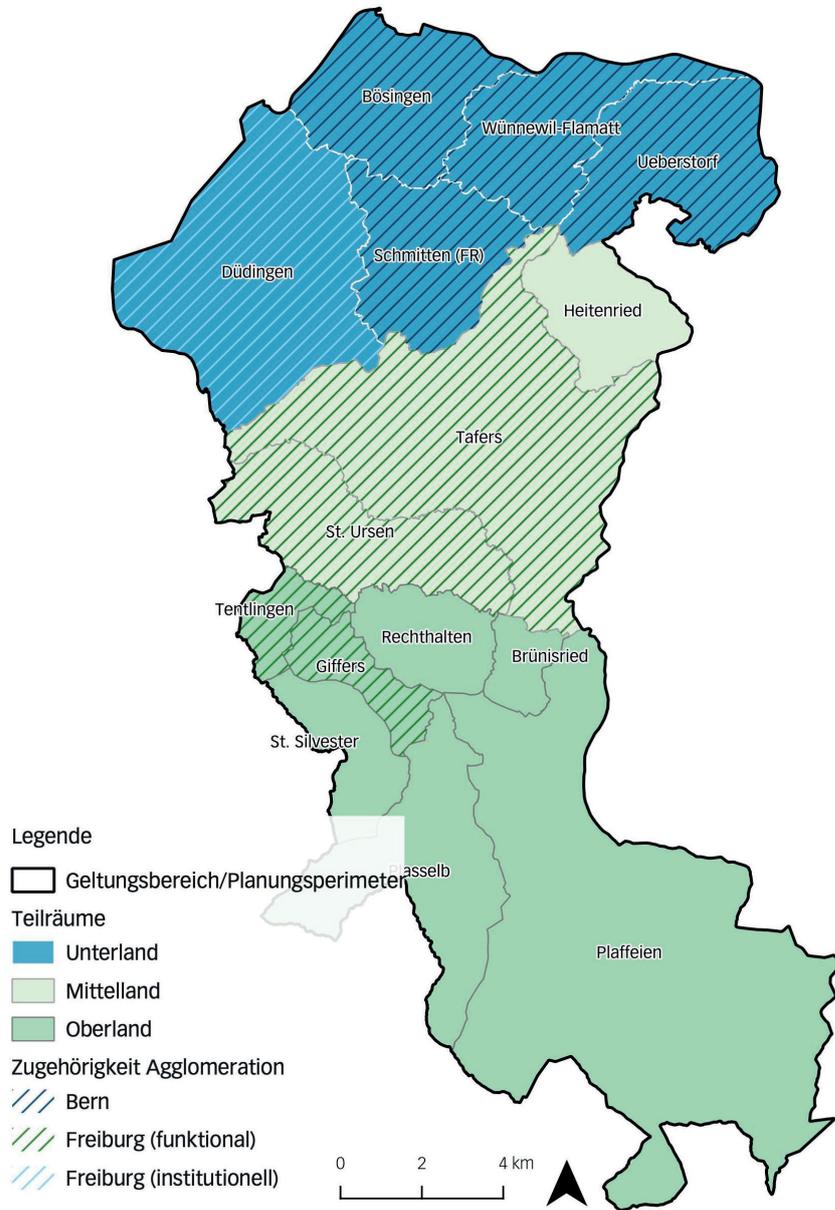


Abb. 1 Geltungsbereich der regionalen Richtplanung und Gliederung des Sensebezirks nach Teilräumen sowie Zugehörigkeit der Gemeinden einer Agglomeration (Stand: 1.1.23).

B Regionales Planungsprogramm

Das regionale Planungsprogramm bildet den strategischen Teil der regionalen Richtplanung. Es legt die Ziele, Vision und die Strategie der regionalen Raumplanung fest und beschreibt die gewünschte Entwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Das Kapitel besteht aus den einleitenden Entwicklungszielen für den Sensebezirk, dem Beschrieb des Leitbildes 2035 und den strategischen Grundsätzen zur Erreichung des Leitbildes.

3. Entwicklungsziele Sensebezirk

3.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Nachhaltige Entwicklung

Z1

Der Sensebezirk ist selbstbewusst und vielfältig und verfügt über Ausstrahlung. Die Entwicklung findet unter den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung statt.

Mit seiner räumlichen Entwicklung verfolgt der Sensebezirk die drei Zieldimensionen der nachhaltigen Entwicklung:

- «ökologische Verantwortung» mit Aufrechterhaltung der Ökosystemdienstleistungen und bewusstem Umgang mit den natürlichen Ressourcen in der Raumentwicklung. Der hohen Bedeutung als Grundlage für die Entfaltung der Gesellschaft, Natur und Wirtschaft (z.B. Artenvielfalt, Standortattraktivität, Lebensqualität etc.) wird Rechnung getragen.
- «wirtschaftliche Leistungsfähigkeit» mit Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, Erhöhung der Wertschöpfung und Erhaltung von Arbeitsplätzen. Der Bezirk verfügt über ein funktionstüchtiges Wirtschaftssystem, ohne dass die ökologischen Belastbarkeitsgrenzen überschritten werden.
- «gesellschaftliche Solidarität» mit soliden Sozialpartnerschaften und -werken sowie einem gut funktionierenden Bildungs- und Gesundheitswesen. Der Bezirk verfügt über hohe gesellschaftliche Kohäsion (Individuen, Generationen oder Gemeinden) sowie über Chancengleichheit.

Landschaft und Topographie als Rahmen

Z2

Die Siedlungserweiterungen und Ausbauten der Infrastrukturen fügen sich in die Landschaft und die bestehenden Ortsbilder ein.

Die Siedlungsentwicklung und Ausbauten der Infrastrukturen orientieren sich stark an der Landschaft und der Topographie. Die urban geprägten Räume der Agglomerationen Bern und Freiburg im Unterland ergänzen den ländlich geprägten Raum im Mittel- und Oberland des Sensebezirks. Die vielfältigen Naturräume und Kulturlandschaften des Bezirks werden als Freiräume erhalten und die Siedlungsentwicklung in diesen Landschaften erfolgt verträglich und qualitativ.

Z3 Komplementäre Entwicklung in den ländlichen Räumen
Das «Entwicklungsgefälle» zwischen oberem und unterem Bezirksteil wird reduziert.

Komplementär zur Entwicklung der urban geprägten Räume im Unterland sollen sich die ländlichen Räume entwickeln können. Dabei geht es um Entwicklungen in den Bereichen Siedlung und Wirtschaft, sozio-ökonomische und kulturelle Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem sowie den Erhalt der Landschaft und der charakteristischen Ortsbilder (gilt für ländliche und städtische Räume).

3.2 Zielsetzungen Siedlung

Z5 Moderates Bevölkerungswachstum
Bis 2035 wird ein massvolles Bevölkerungswachstum angestrebt.

Das angestrebte jährliche Wachstum der Bevölkerung bis 2035 sieht die Region bei +0.5% bis 1.0%. Dies entspricht verglichen mit dem Bevölkerungsstand im Jahr 2019 (44'300 Einwohner/-innen) bis:

- 2030: einem Bevölkerungszuwachs von 2'500 bis 5'100 Personen auf ca. 46'800 bis 49'400 Einwohner/-innen,
- 2035: einem Bevölkerungszuwachs von 3'700 bis 7'700 Personen auf ca. 48'000 bis 52'000 Einwohner/-innen.

Z6 Nachhaltige Siedlungsentwicklung
Der Sensebezirk schafft die Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, sodass das angestrebte Wachstum unter minimalen Kosten für die Infrastruktur der öffentlichen Hand, einer möglichst geringen und ressourcenschonenden Verkehrszunahme und unter geringen gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen aufgenommen werden können.

- Daraus ergeben sich für den Bezirk folgende **Unterziele**: Die Entwicklung
- erfolgt mit einem haushälterischen Umgang mit dem Boden. Der Ressourcenverbrauch wird vermindert und die Siedlungen kompakt angeordnet.
 - erfolgt abgestimmt auf die bestehenden Infrastrukturen und unter Wahrung respektive Förderung identitäts- und qualitätsstiftender Siedlungsstrukturen und -formen sowie der natürlichen Räume.
 - der Bereiche Siedlung und Verkehr werden aufeinander abgestimmt.

Z7 Wirtschaftlich, attraktive Rahmenbedingungen «Arbeiten»
Das bestehende Angebot an attraktiven Arbeitsplätzen wird sichergestellt und das Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten ist stabil. Der Bezirk bietet räumlich attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.

Daraus ergeben sich für den Bezirk folgende **Unterziele**:

- Der Sensebezirk umfasst im Jahr 2035 rund 13'350 bis 14'450 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente), was gegenüber dem Jahr 2018 einem Wachstum von ca. 1'100 bis 2'200 Arbeitsplätzen (+9 bis 18%) entspricht.
- Die Abhängigkeit von auswärtigen Arbeitsplätzen und die Anzahl Wegpendler wird reduziert und entspricht dem kantonalen Durchschnitt.
- Für die wirtschaftlichen Aktivitäten aller drei Wirtschaftssektoren ist ein ausreichendes, differenziertes, attraktives und gut gelegenes Flächenangebot vorhanden. Es bestehen Entwicklungsmöglichkeiten in allen drei Teilräumen.
- Der kantonal festgelegte Bedarf an nutzbaren Arbeitszonen im Umfang von 53 Hektaren wird in den für die wirtschaftliche Entwicklung am besten geeigneten Gebieten gedeckt und die Verfügbarkeit ist sichergestellt. Die bestehenden Arbeitszonen werden dazu an den geeigneten Lagen ergänzt oder erweitert worden.
- 3 regionale Arbeitszonen sind zeitnah umgesetzt, resp. planungsrechtlich gesichert. Sie bilden attraktive, wirtschaftliche Pole mit grösseren Betrieben und sind für den Fuss- und Veloverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen.
- Für die bestehenden Betriebe besteht in den lokalen/übrigen Arbeitszonen ein massvoller Spielraum für Erweiterungen.

Z8

Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Gesamtverkehrssystem

Gebiete mit Entwicklungspotenzial (Siedlungserweiterungen und -verdichtungen) sind mit dem Gesamtverkehrssystem abgestimmt und optimal durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.

Daraus ergeben sich für den Bezirk folgende **Unterziele**:

- Die verkehrliche Anbindung von Arbeitszonen von kantonalen und regionaler Bedeutung ist entsprechend ihrer Funktion optimal.
- Siedlungsentwicklungen Wohnen führen zu kurzen Alltagswegen und zu vergleichsweise wenig zusätzlichem Verkehr.
- Das Verkehrsangebot und der jeweilige Siedlungstyp sind aufeinander abgestimmt.

3.3 Zielsetzungen Verkehr und Mobilität

Z9

Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem

Sämtliche Bevölkerungsgruppen und Teilräume des Sensebezirks verfügen über eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV, MIV und dem FVV. Die Erreichbarkeit wird mit einem siedlungsverträglichen, leistungsfähigen, umweltgerechten und kostengünstigen Gesamtverkehrssystem sichergestellt.

Das Gesamtverkehrssystem richtet sich nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität. Es wird mit der Siedlungsentwicklung und den Verkehrssystemen der benachbarten Bezirke abgestimmt und kann die erwartete Verkehrszunahme adäquat bewältigen. Das Mobilitätsverhalten in allen Teilräumen des Sensebezirk entwickelt sich in eine effiziente nachhaltige und vernetzte Richtung. Daraus ergeben sich für den Bezirk folgende **Unterziele**:

- Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmen werden mit einem leistungsfähigen Mobilitätsangebot abgedeckt.
- Die Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen sind für alle Nutzenden sicher, zuverlässig und komfortabel.
- Durch die Mobilität verursachte Belastungen für die Bevölkerung und Umwelt werden minimiert und insbesondere in den verkehrsbelasteten Ortskernen reduziert.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel können flexibler genutzt werden und sind besser kombinierbar. Die freie Wahl von Personenverkehrsmittel ist gewährleistet.
- Das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen im Sensebezirk wird umwelt- und siedlungsverträglicher. Die Dominanz des MIV wird reduziert und eine Zunahme der Nutzung des Velos als flexibles Verkehrsmittel erreicht.
- Das bestehende Grundnetz des Fuss- und Veloverkehrs wird erhalten und optimiert.

3.4 Zielsetzungen Seeufer

Auf Natur und Landschaft abgestimmte Nutzungen

Z10

Die Uferbereiche der Seen im Sensebezirk sind hochwertiger Lebensraum. Sie tragen zur Standortattraktivität, Lebensqualität und Identität des Bezirks bei. Entlang der Ufer findet eine koordinierte Nutzung und Entwicklung von Besiedlung, Tourismus und Freizeit statt, welche den Natur- und Landschaftsschutz berücksichtigt.

Daraus ergeben sich für den Bezirk die **Unterziele**:

- Die Seeuferbereiche bilden ein attraktives Wechselspiel zwischen intensiv(er) genutzten Abschnitten für Freizeit/Tourismus/Sport, sensibleren extensiv genutzten Abschnitten zur Landwirtschaft und Erholung (z.B. Spazieren, Joggen oder Velofahren) und solchen, die für Flora und Fauna ungestört und frei von anderen Nutzungen sind.
- Die Seeufer und ihr weiteres Umfeld bleiben von zusammenhängenden Siedlungskörpern frei und es dominiert die offene, landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft. Das bauhistorische Erbe und die wichtigsten archäologischen Fundstätten bleiben erhalten und zu den wichtigen kulturgeschichtlichen Zeitzeugen wird Sorge getragen.
- Die klare räumliche Trennung zwischen punktuell, intensiv genutzten und der Natur oder dem kulturellen Erbe vorbehaltenen, zurückhaltend genutzten Uferabschnitten bleibt erhalten.
- Die überregional abgestimmten Boots- und Anlegeplätze sind innerhalb von dafür geeigneten Bereichen angeordnet, die Zugänge für den motorisierten Individualverkehr sichergestellt und die Bereiche mit einfachen Infrastrukturen wie sanitäre Anlagen, Parkplätzen oder Einwaschungsstellen ausgestattet.

- Z11 **Guter ökologischer Zustand**
Die Uferbereiche der Seen im Sensebezirk zeichnen sich durch einen guten, ökologischen Zustand aus.
- Daraus ergeben sich für den Bezirk die **Unterziele**:
- Weitgehend natürliche und naturbelassene Uferlandschaften bleiben der Natur vorbehalten.
 - Die Schwerpunktgebiete zum Erhalt naturbelassener oder naturnaher Uferabschnitte werden gesichert. Die jeweiligen Abschnitte bleiben erhalten, verfügen über eine natürliche und gut entwickelte Uferbestockung, und bieten Lebensräume für wichtige Arten. Sie werden bezüglich Uferschutz und Gehölzpflege naturnah unterhalten.
 - Die Lebensräume werden durch Landschaftselemente wie Hecken, Ackerrandstreifen oder naturnahe Bachläufe sowie durch unbebaute, offene Landschaftskorridore mit dem übrigen Landschaftsraum ökologisch vernetzt.
- Z12 **Attraktive, öffentliche Erholungsräume**
Die Uferbereiche der Seen im Sensebezirk verfügen über attraktive, öffentliche Erholungsräume.
- Daraus ergeben sich für den Bezirk die **Unterziele**:
- Die Seefläche ist für Badende an ausgewählten Orten zugänglich.
 - Die Schwerpunktgebiete zur Erholungsnutzung werden von anderen Schwerpunktgebieten räumlich entflochten. Sie sollen als attraktive Erholungsräume wahrgenommen werden und über ein vielseitiges, den landschafts- und naturräumlichen Gegebenheiten angepasstes Angebot für Freizeit, Erholung und Tourismus verfügen.
 - Die Attraktivität der Uferbereiche des Schifflensees wird gesteigert. Für die Bevölkerung entstehen neue, nutzbare Erholungsflächen oder bestehende Flächen werden ausgebaut und mit einfachen Infrastrukturen für die Grundbedürfnisse sowie für Sport und Freizeit versehen.
 - Die vielseitigen Angebote am Schwarzsee werden erhalten, weiterentwickelt und aufgewertet.
- Z13 **Gute Anbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern**
Die nutzungsintensiven Uferbereiche im Sensebezirk verfügen über eine gute Anbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern.
- Daraus ergeben sich für den Bezirk die **Unterziele**:
- Die vom Fuss- und Veloverkehr genutzten Verkehrswege und Strassenräume sind attraktiv gestaltet, durchgängig und gut markiert. Sie dienen dem Freizeitverkehr und verbinden die Erholungsräume an den Ufern.
 - Der Schifflenen- und Schwarzsee verfügen über einen durchgängigen Seeuferweg (mindestens für Fussgänger/-innen), welcher grundsätzlich entlang dem Ufer gebaut wird. Es kann vom Ufer abgewichen werden, wenn:
 - Schutzinteressen (z.B. natürliche Uferpartien, Schutzobjekte) im Vordergrund stehen;

- bestehende Nutzungen gewahrt werden müssen;
 - Bauten oder alternative Linienführungen zu einer wesentlichen Steigerung der Attraktivität führen (z.B. Überquerung der Gewässer);
 - oder unverhältnismässige, technische Aufwände für die Wegführung am Ufer nötig sind.
- Touristen und Freizeitsuchende erreichen die Seeufer möglichst mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern, d.h. mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo. Der motorisierte Individualverkehr und die Parkierung erfolgt gebündelt an dafür geeigneten Orten.

3.5 Zielsetzungen Energie

3000-Watt-Gesellschaft bis 2035, 2000-Watt-Gesellschaft bis 2050

Z14

Effiziente, erneuerbare und klimaverträgliche Energieversorgung in einer aktiven und erfolgreichen Energieregion.

Der Sensebezirk lebt eine aktive Energiepolitik und Zusammenarbeit im Energiebereich auf regionaler Ebene. Der Sensebezirk ist seit 2011 mit dem Energiestadt-Label zertifiziert und engagiert sich seit 2021 als Energieregion. Diese Zusammenarbeit soll zu Gunsten der Gemeinden, Bevölkerung, Umwelt und regionalen Wertschöpfung weiter verstärkt werden. Das neue Leitkonzept für die 2000-Watt-Gesellschaft zeigt den Weg hin zu den neuen Zielwerten der aktualisierten Energie- und Klimastrategie bis 2050 auf nationaler und kantonaler Ebene. Durch eine sichere, wirtschaftliche, umwelt- und klimaverträgliche Energieversorgung, d.h. durch rationelle Energienutzung, verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien und Förderung einheimischer Energien, befindet sich der Sensebezirk nachweislich auf dem Weg der 2000-Watt Gesellschaft. Die Gemeinden nehmen ihre Vorbildfunktion wahr und treffen energieoptimierte und klimaverträgliche Massnahmen für ihre Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge.

Daraus ergeben sich für den Bezirk folgende **Unterziele**:

- Regionale Zusammenarbeit im Bereich Energie: Im Rahmen ihrer energiepolitischen Aktivitäten etabliert sich der Sensebezirk und seine Gemeinden als erfolgreiche Energieregion und strebt mittelfristig das „Energiestadt Gold“-Level an.
- Gesteigerte Energieeffizienz: Der Primärenergiebedarf sinkt spätestens per 2035 unter 3000 Watt Dauerleistung pro Einwohner/-in (2000 Watt per 2050).
- Nachhaltige Energieversorgung (inkl. Mobilität): Die erneuerbaren Energien erreichen spätestens per 2035 einen Anteil von über 50% in der Energieversorgung (inkl. Mobilität) (100% per 2050)
- Umwelt- und Klimaverträglichkeit: Die energiebedingten Treibhausgase pro Einwohner/-in und Jahr sinken spätestens per 2035 auf unter 3,0 t CO₂-eq (Netto-Null per 2050)
- Vorbildfunktion: Die Gemeinden und der Sensebezirk orientieren sich an den Teilzielen der öffentlichen Hand gemäss Leitkonzept für die 2000-Watt-Gesellschaft und den im Rahmen der laufenden regionalen Energiepolitik und –planung festgelegten Zielsetzungen.

4. Leitbild Sensebezirk 2035

Das Leitbild und seine Erläuterungen beschreiben den langfristigen Sollzustand für das Jahr 2035. Es setzt sich aus mehreren thematischen Zielbildern zusammen, die auf der Auseinandersetzung mit den Stärken und Schwächen des Bezirks und seinen Entwicklungsperspektiven basieren und sich auf die Leitideen übergeordneter Planungsinstrumente stützen. Das Leitbild zeigt auf, «Wohin wir wollen» und wo welche Schwerpunkte gesetzt werden. Mit dem Leitbild wird ein Bild der Zukunft generiert, das im Raum verortet ist. Die Verortung ist entsprechend der regionalen Flughöhe 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.

4.1 Vision

Der Sensebezirk verfolgt eine dreiteilige Vision. Sie drückt aus, wofür der Bezirk in Zukunft stehen will und gibt die Richtung an, in die sich die Gemeinden mit ihrer Raum- und Verkehrsplanung entwickeln sollen.



Abb. 2 Vision

4.2 Leitbild Siedlung und Landschaft

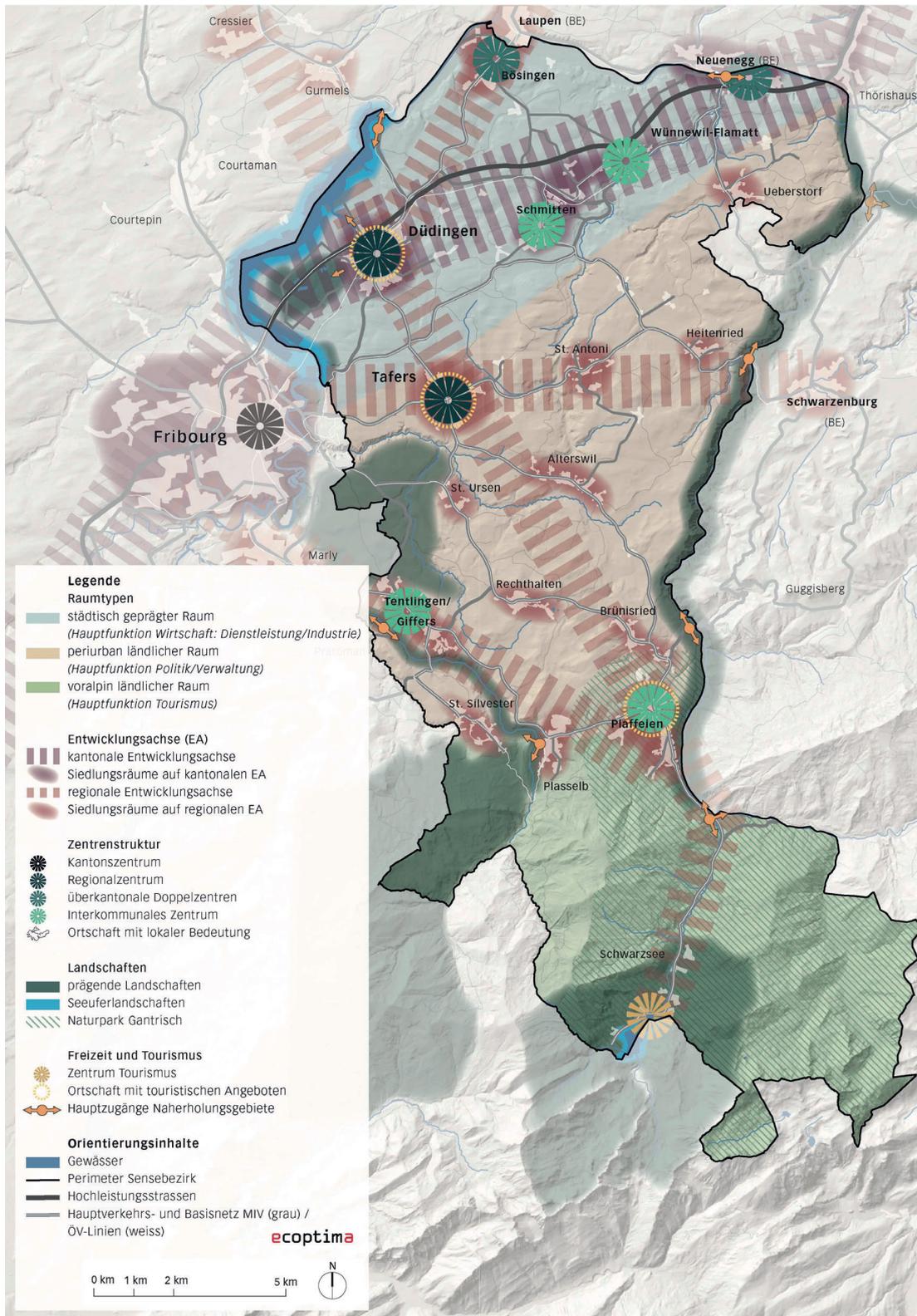


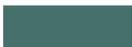
Abb. 3 Leitbild Siedlung und Landschaft Sensebezirk.



Raumtypen

Der Bezirk gliedert sich in die drei geografischen Einheiten (Raumtypen) «städtisch geprägter», «periurban ländlicher» und «voralpin ländlicher» Raum, welche sich seiner topografisch-räumlichen Struktur anlehnen. Der städtisch geprägte Raum ist stark eingebunden in die zwei Agglomerationen Freiburg und Bern¹. Er wird insbesondere durch die gewerblich-industriellen Betriebe entlang der Autobahn sowie durch die intensiv bewirtschafteten Landwirtschaftsflächen (Ackerbau) geprägt. Seine Hauptfunktion für den Sensebezirk liegt im Bereich Wirtschaft (Dienstleistungen und Industrie). Der periurban ländliche Raum zeichnet sich durch seine städtische Nähe mit einer Konzentration von kantonalen und regionalen Dienststellen der Politik und der Verwaltung im Regionalzentrum Tafers sowie durch das attraktive ländliche Wohnen, die lokalen und teils regionalen gewerblich-industriellen Betriebe und die Landwirtschaft (Futter- und Ackerbau) aus. Seine Hauptfunktion für den Sensebezirk liegt im Bereich Politik und Verwaltung. Im voralpin ländlichen Raum dominieren der Tourismus, das lokale Gewerbe sowie die montane Land-, Alp-, Holz-, Forst- und die Energiewirtschaft. Seine Hauptfunktion für den Sensebezirk liegt im Bereich Tourismus.

prägende
Landschaften



Landschaften

Die bestehende Natur- und Kulturlandschaft bleibt in ihrem Charakter erlebbar. Prägende Landschaften sind insbesondere der Sensegraben, die Ärgera, die Düdingermöser, das Schwarzseegebiet, das Gebiet um die Kammlinie zwischen Berra und Chäseberg nach Plasselb, die Saane um die Stadt Freiburg sowie Pierrafortscha und seine ländlich geprägte Umgebung, die bis nach St. Ursen und Tentlingen reicht. Die natürlichen, biologischen und ökosystemischen Werte dieser Landschaften sind erhalten, gestärkt und gepflegt. Die Siedlungsentwicklung und die Nutzung erfolgt zurückhaltend und richtet sich auf die jeweiligen Gegebenheiten aus. Für die Erholungssuchenden bestehen gezielte und qualitative Zugänge, unter Berücksichtigung der Störungsempfindlichkeit der Landschaften und ihrer Attraktivität für Freizeitaktivitäten und Tourismus.

Seeufer-
landschaften



Die abwechslungsreichen Uferlandschaften entlang des Schiffenen- und Schwarzsees sind Identifikationsmerkmal des Bezirks. Nutzungskonflikte zwischen Erholung/Tourismus/Naturschutz/Landwirtschaft sind geklärt. Der langfristige Erhalt von wertvollen, schützenswerten Wasserlebensräumen mit hoher Artenvielfalt und wichtigen Funktionen (z.B. Biodiversität) ist gesichert. Uferabschnitte mit einer wichtigen Funktion als Erholungsraum sind erlebbar und zugänglich. Die Seezugänge und Bootsanlegestellen sind regional abgestimmt und in Häfen oder anderen kollektiven Anlageplätzen räumlich konzentriert.

¹ Agglomeration Freiburg: Düdingen (institutioneller Perimeter), Tafers, Tentlingen und Giffers (funktioneller Perimeter)
Agglomeration Bern (MinVV, 2007): Schmitten, Bösinggen und Wünnewil-Flamatt

Naturpark
Gantrisch



Der Naturpark verfügt über ausserordentliche landschaftliche und kulturelle Qualitäten für die Naherholung. Es erfolgt eine nachhaltige wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Entwicklung. Empfindliche Landschaften werden geschont und gleichzeitig die Qualitäten, die Vielfalt und die Biodiversität erhöht. Einmaligkeiten und Besonderheiten sind für Gäste erlebbar und werden aktiv vermittelt, die Wertschöpfung und Attraktivität des Naturparks werden erhöht. Die Besucher werden gezielt gelenkt, das Grundnetz ÖV ist gestärkt und Verkehrsflüsse bewusst gestaltet.

Zentrum
Tourismus



Freizeit und Tourismus

Das Gebiet um den Schwarzsee hat als kantonaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt einen besonderen Stellenwert und ist das touristische Aushängeschild des Sensebezirks. Es wird bis 2035 in dieser Funktion gestärkt und touristisch weiterentwickelt, dies unter Berücksichtigung der natur- und kulturlandschaftlichen Werte. Es trägt zur Erhaltung und Verstärkung der touristischen Attraktivität des Bezirks und des Kantons bei, verfügt über ein vielfältiges und bestens entwickeltes Angebot an Unterkünften und vermarktbareren Tourismus- und Freizeitanlagen sowie über eine gute Verkehrserschliessung, besonders mit dem öffentlichen Verkehr. Die Entwicklung (Infrastruktur und Angebot) der Bergbahnen und des Campus Schwarzsee tragen aktiv zur touristischen Entwicklung bei.

Ortschaft mit
touristischen An-
geboten



Die sowohl von Freiburg als auch Bern gut erreichbaren Gemeinden Plaffeien, Düringen und Tavers bilden Eingangspforten, respektive Ausgangspunkte in die abwechslungsreichen Landschaften im Unter-, Mittel- und Oberland und ziehen mit Angeboten im Bereich Kultur, Tourismus und Freizeit Erholungssuchende an.

Hauptzugänge
Naherholung



Die markierten Stellen bezeichnen die Hauptzugänge in die Naherholungsgebiete von regionaler Bedeutung neben dem Zentrum Tourismus «Schwarzsee», d.h. Schifflensee, Düringermoos, Sense, Aegera. Sie sind mit dem motorisierten Verkehr (MIV) gut erschlossen und verfügen über eine gute Zugänglichkeit und Erreichbarkeit (attraktive Verbindungen) mit dem öffentlichen Verkehr sowie zu Fuss oder mit dem Velo. Für den MIV besteht eine angemessene Anzahl an Parkplätzen. Die Nutzungen, die Erschliessung und die Parkierung nimmt Rücksicht auf den Schutz der sensiblen Lebensräume.

kantonale
Entwicklungsachse



Entwicklungsachsen

Die Ortschaften profitieren von einer sehr guten Verkehrserschliessung und sind ein dynamisches und hochwertiges Entwicklungsgebiet für Arbeits- und Wohnnutzungen. Im Vergleich zu den Ortschaften auf den regionalen Achsen findet eine verstärkte Entwicklung mit einer ausgeprägteren Verdichtung der Siedlungsgebiete statt. An strategisch dafür geeigneten Orten sind grössere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler oder regionaler Bedeutung mit verfügbaren Flächen für Weiterentwicklungen vorhanden. Diese Gebiete stellen im Sensebezirk Ballungsräume von grösseren Ange-

boten an attraktiven Arbeitsplätzen im Dienstleistungs- und industriellen Sektor dar und erlauben eine konzentrierte Ansiedlung von mehreren Betrieben mit hoher bis sehr hoher Wertschöpfung.

regionale
Entwicklungsachse



Die Ortschaften profitieren von ihrer attraktiven Lage im Umfeld der Agglomerationen und der Nähe zu den Naherholungsgebieten und der offenen Landschaft. Sie verfügen über gute Verkehrsinfrastrukturen und -angebote (Bushaltestellen mit regelmässigem Takt, gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr mit Kantonsstrassen in das Regionalzentrum sowie ein Netz von Velorouten). Die Dörfer zeichnen sich durch ihre dörfliche Siedlungsstruktur aus. Sie nutzen ihre hohen Standort- und Lagequalitäten und verfügen vorwiegend über attraktive Wohnlagen. Gleichzeitig bieten sie der Zentrumsfunktion angepasste Möglichkeiten für Betriebe im Dienstleistungs- und industriellen Sektor. In Ortschaften mit höherer Zentralität sind an ausgewählten Lagen einzelne Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung vorhanden. Sie sind mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar. Die Entwicklung erfolgt fokussiert und moderat mit einer Verdichtung in den mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Siedlungskernen. Die dörfliche Siedlungsstruktur bleibt erhalten.

Regionalzentrum



Zentrenstruktur und -funktionen der Gemeinden

Das Regionalzentrum:

- ist das bedeutendste administrative, politische und wirtschaftliche Zentrum des Bezirks und funktioniert eng mit dem Kantonszentrum.
- koordiniert die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit dem Kantonszentrum.
- ist wichtiger Knotenpunkt des kantonalen Verkehrsnetzes und den Verkehrsachsen von und in Richtung Bern.
- ist mit dem Kantonszentrum Freiburg und den Regionalzentren von Nachbarkantonen (Kernstadt Bern, Schwarzenburg) über eine kantonale Hauptstrasse verbunden.
- verfügt über gute Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit den Kantonszentren Bern und Freiburg. Der Mindesttakt der Kurse beträgt 30 Minuten. Die Fahrtzeiten zwischen den Regionalzentren und der Kantonszentren Freiburg und Bern liegen in der Nähe jener des motorisierten Privatverkehrs.
- verfügt aufgrund seiner guten Erreichbarkeit über ein breiteres Angebot an Ausstattung¹, Dienstleistungen und Infrastrukturen, respektive ergänzt das Angebot der umliegenden Gemeinden.

¹ öffentlich zugängliche Bauten und Versorgungseinrichtungen wie z.B. Läden, Banken, Restaurants, Hotels, Theater, Museen, Bibliotheken, Parkhäuser, Parkanlagen, Schwimmbäder oder Stadien.

überkantonale
 Doppelzentren



Die Doppelzentren (Flamatt/Neueneegg und Bösinggen/Laupen) organisieren und koordinieren sich im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten in organisatorischen und planerischen Fragen und teilen sich in ihrer Kompetenzen- und Aufgabenerfüllung auf. Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden wird bis 2035 ausgebaut, sodass die Gemeinden ihre Funktion als Doppelzentren wahrnehmen. Sie koordinieren ihre Siedlungs- und Bauzonenentwicklung überkantonale und haben dazu eine institutionalisierte Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg aufgebaut sowie eine gemeinsame Vision ihrer räumlichen Entwicklung festgelegt. Langfristig sind die kommunalen «Leistungen» innerhalb der kantonsübergreifenden Siedlungsgebiete auf die geeigneten Standorte verteilt und damit kostensparende Lösungen, gemeinsame Nutzungen von Infrastrukturen sowie rationellere Bedürfnisse für Wohn- und Verkehrsflächen, Schulen und öffentlichen Bauten erreicht. Prozesse, Instrumente und Verfahrensabläufe sind harmonisiert.

Interkommunale
 Zentren



Bei den interkommunalen Zentren handelt es sich um dichtere Gebiete, welche für die umliegenden Siedlungsgebiete überkommunale Zentrumsfunktionen erfüllen, etwa für die Versorgung, Dienstleistungen für die ländlichen Bevölkerung oder als Arbeitsplatzstandort. Sie sind Stützpunktgemeinden auf den regionalen Entwicklungsachsen und tragen eine vergleichsweise wichtigere wirtschaftliche und kulturelle Rolle. Wegen ihrer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr dienen sie für die umliegenden, ländlichen Siedlungsgebiete als Umsteigeorte.

Ortschaft mit lokaler
 Bedeutung



In den Ortschaften ohne überregionale oder regionale Bedeutung konzentrieren die Siedlungsgebiete wichtige Zentrumsfunktionen auf lokaler Ebene. Sie stellen ein ergänzendes Basisangebot an Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs sowie an Ausbildungsangeboten (Primarschule) und Arbeitsstätten (KMU) bereit sowie einladende Begegnungszonen und Aufenthaltsorte, welche zur Identitätsförderung und zum sozialen Zusammenhalt beitragen. Das Siedlungsgebiet wird zurückhaltend und auf den lokalen Bedarf ausgerichtet, weiterentwickelt.

Zuordnung

	<i>Unterland</i>	<i>Mittelland</i>	<i>Oberland</i>
Kantonszentrum	-	-	-
Regionalzentrum	Düdingen (mit Tifers)	Tifers (mit Düdingen)	-
überkantonales Doppelzentrum	Bösinggen (mit Laupen) Flamatt (mit Neueneegg)	-	-
Interkommunales Zentrum	Schmitten Wünnewil	-	Plaffeien Giffers/Tentlingen
Ortschaften mit lokaler Bedeutung	Ueberstorf	Alterswil Heitenried St. Antoni St. Ursen	Brünisried Plasselb Rechthalten St. Silvester

Tab. 1 Tabelle 14: Die Siedlungsgebiete des Sensebezirks nach Zentralität und Teilraum.

4.3 Leitbild Verkehr und Mobilität

Die Ziele in Kapitel 3 sind allgemein formuliert. Für die Leitbilder bis 2035 werden sie auf die Verkehrsarten aufgeteilt: öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Güterverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Das Leitbild umfasst jeweils ein Bild für den gesamten Sensebezirk sowie eines für den Raum der unteren Sense, welches im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022) erarbeitet wurde. Themen, welche alle Mobilitätsformen einschliessen und bei allen Verkehrsmitteln von Bedeutung sind, werden unter «Gesamtverkehrsthemen» beschrieben und in mehreren Leitbildern dargestellt.

4.3.1 Gesamtverkehrsthemen

Siedlungsverträgliche Innerortsverbindungen



Siedlungsverträgliche Innerortsverbindungen und quartiergerechte Erschliessungen decken die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden und Raumnutzenden ab und bieten eine hohe Verkehrs- und Aufenthaltsqualität in den Zentren und Siedlungsgebieten. Die Anschlüsse an die Umsteigeorte sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher. Im Strassenverkehr ist der Fuss- und Veloverkehr in den Verkehrsablauf integriert und der öffentliche Verkehr wird mit separaten Spuren und an Lichtsignalen bevorzugt.

Im Unterland konnte mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts eine deutliche Verkehrsreduktion auf den Ortsdurchfahrten von Flamatt, Düringen und Schmitten erreicht werden. Der Durchgangsverkehr (Velo, motorisierter Individualverkehr oder Güterverkehr) wird auf schnellstmöglichem Weg auf das jeweils übergeordnete Netz gebracht, Schleichverkehr in den Quartieren wird vermieden. Die Lärmbelastung und Luftverschmutzung sind innerorts und in Gebieten mit hoher Wohnnutzung stark reduziert und die Wohnqualität ist sehr gut.

Umsteigeorte / Multimodale Verkehrsdrehscheiben



Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wird weiterentwickelt. An den Haupt- und Subknoten sind den Bedürfnissen entsprechende, multimodale Verkehrsdrehscheiben entstanden und diese zu Umsteigeorten ausgebildet. Die Drehscheiben bieten Lösungen für alle Mobilitätsbedürfnisse von Alltagsbewegungen bis zum Freizeitausflug. Sharing-/ Pooling-Angebote (z.B. Bike- / Carsharing, Fahrgemeinschaften) aber auch Parkieranlagen für Velo (Bike+Ride) und MIV (Park+Ride) schliessen Netzlücken und bieten ein Angebot an kombinierter Mobilität in den Ortszentren. Die Drehscheiben bieten das gleiche Grundangebot, das je nach örtlicher und potenzieller Nachfrage ausgebaut ist.

Die Angebote sowie Parkieranlagen sind regional, räumlich und funktional abgestimmt und bewirtschaftet, sodass das Umsteigen von Privatfahrzeugen auf den öffentlichen Verkehr gefördert und der öffentliche Verkehr besser in das Verkehrssystem eingebunden wird.

4.3.2 Leitbild Motorisierter Individualverkehr (MIV)

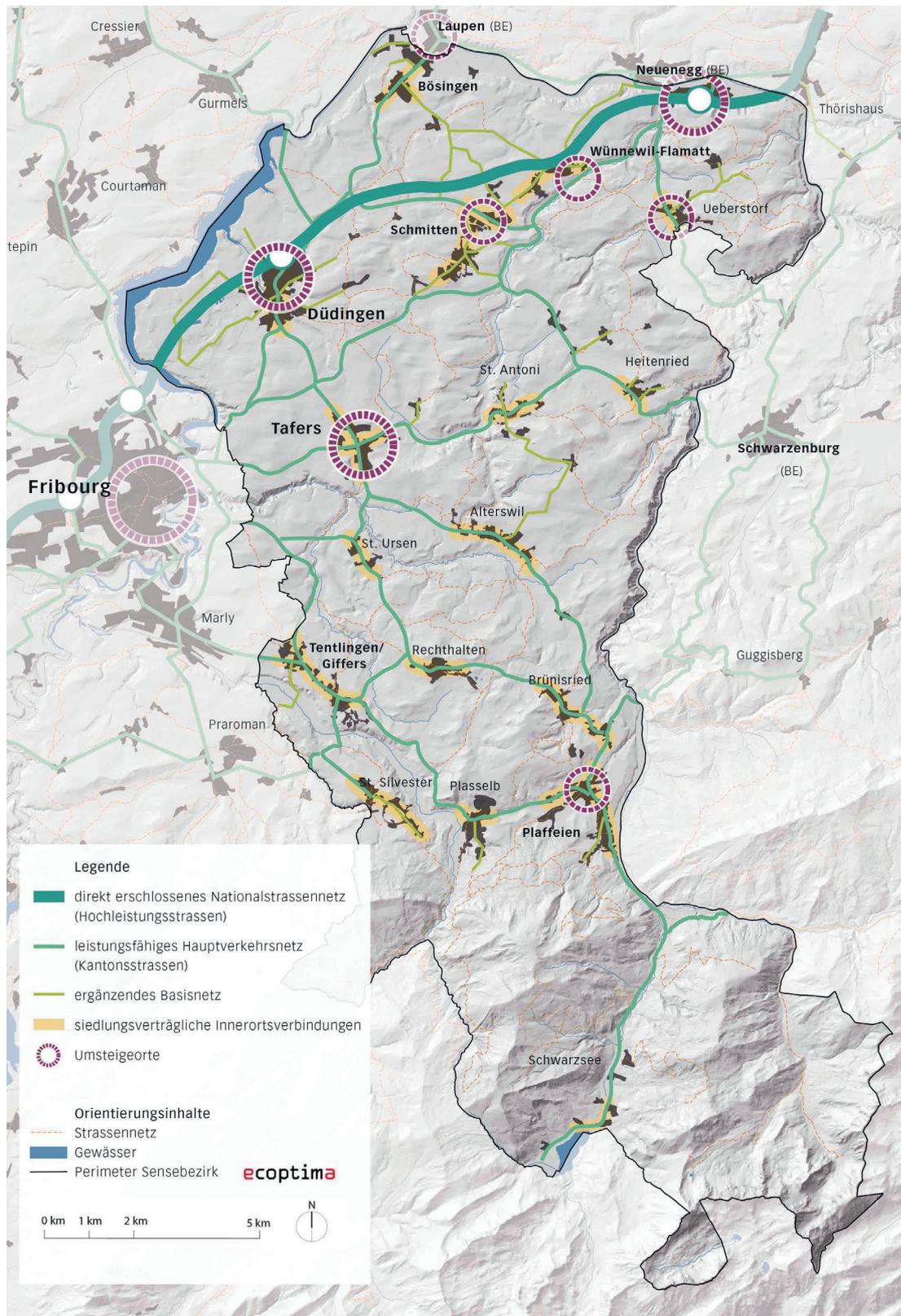


Abb. 4 Leitbild motorisierter Individualverkehr Sensebezirk.

Nationalstrassen- netz 	Überregionale Beziehung via Nationalstrassennetz ermöglichen schnelle und sichere Verbindungen zu den beiden Agglomerationen Freiburg und Bern und entlasten das Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr. Das Nationalstrassennetz im Unterland ist direkt erschlossen, leistungsfähig und sicher.
Hauptverkehrsnetz 	Im Übergang zum untergeordneten Hauptverkehrsnetz, d.h. auf den Autobahnanschlüssen und -zubringern wird der Verkehr koordiniert und siedlungsverträglicher gelenkt. Mit der Umsetzung eines Gesamtverkehrskonzepts mit Verbesserungen im Gesamtverkehrssystem im Unterland können die Autobahnzubringer, respektive die umliegenden Kantonsstrassen (Bösingen-Düdingen, Laupen-Neuenegg, Mariahilf-Schmitten-Flamatt) deutlich vom Verkehr entlastet werden.
ergänzendes Basisnetz 	Zusammen mit dem Hauptverkehrsnetz bildet das ergänzende Basisnetz ein Grundangebot der MIV-Beziehungen. Es verbindet die Ortschaften miteinander und ermöglicht die Feinerschliessung.
Parkplatzbewirt- schaftung	Durch das Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR) Art. 24 sind grössere Gemeinden sowie solche mit einer hohen touristischen Bedeutung zu einem kommunalen Parkplatzkonzept verpflichtet. Die Parkplatzkonzepte sind mit den umliegenden Gemeinden abgestimmt, sodass Verlagerung der Parkierungsproblematiken vermieden und überkommunale, gesamtheitliche Lösungen gefunden werden.

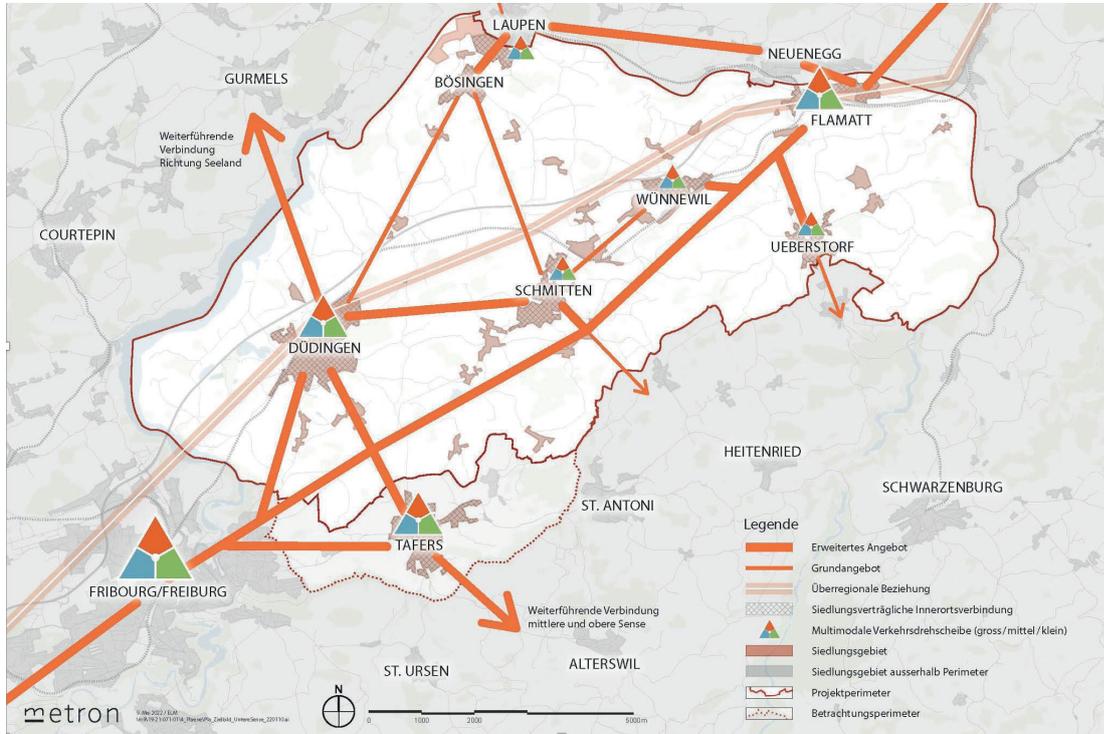


Abb. 5 Leitbild motorisierter Individualverkehr (Pendler/-innen und Alltagsverkehr) untere Sense (Staat Freiburg, Gesamtverkehrskonzept 2022)

<p>Grundangebot</p> 	<p>Das Grundangebot der MIV-Beziehungen verbindet die Ortschaften miteinander und ermöglicht die Feinerschliessung auf einem entsprechend ausgebauten Verkehrsnetz.</p>
<p>Erweitertes Angebot</p> 	<p>Das erweiterte Angebot der MIV-Beziehungen verbindet die Ortschaften mit den übergeordneten Hauptzielen und bietet eine hohe Verkehrsqualität und -sicherheit. MIV, aber auch Güterverkehr und strassengebundener ÖV, werden auf schnellstmöglichem Weg zwischen den Ortschaften sowie zum übergeordneten Netz geführt. Die Infrastruktur entspricht dem Bedarf für das jeweilige Verkehrsaufkommen</p>
<p>überregionale Beziehung</p> 	<p>Überregionale Beziehungen ermöglichen schnelle und sichere Verbindungen zu den beiden Agglomerationen und entlasten das Gebiet des Durchgangsverkehres.</p>

4.3.3 Leitbild Öffentlicher Verkehr (ÖV)

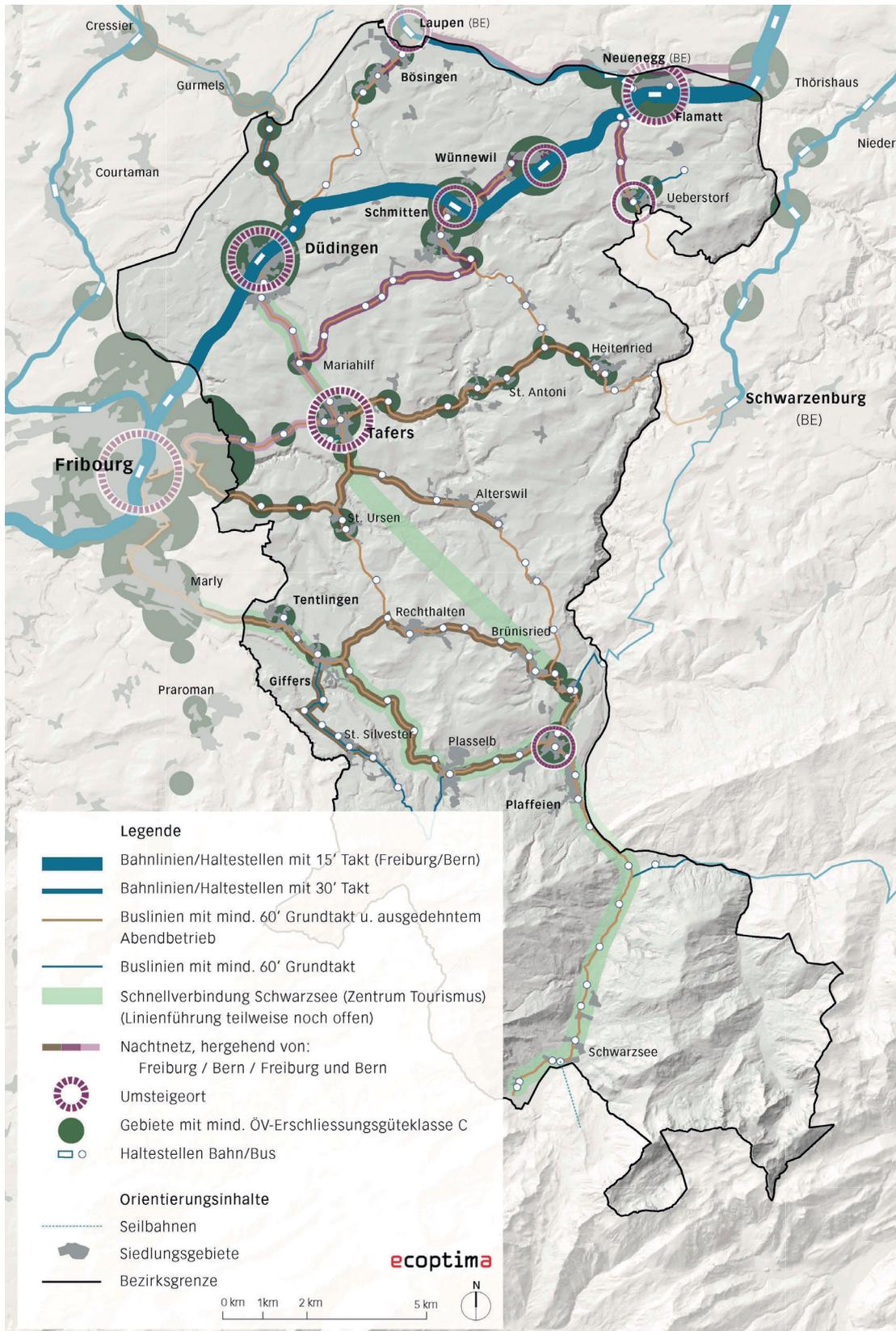


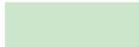
Abb. 6 Leitbild öffentlicher Verkehr Sensebezirk

Grundtakt/
Abendbetrieb



Die Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs konnte gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bis 2035 gesteigert werden. In Richtung Freiburg und Bern weist das Angebot von Düdingen und Schmitten sowie von Wünnewil und Flamatt einen 15'-Takt auf. Durch die guten Buszubringer können die Bahnhaltstellen eine grosse Wirkung entfalten. Das Mittel- und Oberland des Sensebezirks sind mit dem Regionalzentrum Tafers/Düdingen gut und auf direkten Wegen verbunden. Auf den Buslinien des gesamten Bezirks wird mindestens ein 60'-Grundtakt unter Beibehaltung der heutigen Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten angeboten. Die letzten Buskurse im Grundtakt verlassen das Kantonszentrum oder die Umsteigeorte erst nach 20.00 Uhr. Auf den vom Kantonszentrum ausgehenden Radiallinien sowie den drei Buslinien im Unterland ist der Betrieb am Abend ausgedehnt. Die letzten Kurse verlassen das Kantonszentrum oder die Umsteigeorte erst nach 23.00 Uhr. Die Taktierung und der Betrieb der Bahn- und Buslinien sind aufeinander abgestimmt, sodass insbesondere für den Bezirkshauptort Tafers und das Unterland aber auch für den mittleren und oberen Sensebezirk schlanke Anschlüsse in Richtung Freiburg, Wangental und Bern vorhanden sind.

Schnellverbindung
Schwarzssee



Das Zentrum Tourismus Schwarzsee ist vom Kantonszentrum Freiburg und vom Regionalzentrum Düdingen/Tafers schnell erreichbar (Linienführung noch zu definieren). Die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr ist im Vergleich zur Anfahrtszeit mit dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig, sodass Touristen und Ausflügler vermehrt auf eine Anreise mit dem ÖV setzen und das lokale Verkehrsnetz entlastet wird.

Nachtnetz



An den Freitag- und Samstagabenden sowie vor den allgemeinen Feiertagen bestehen von den Kantonszentren Freiburg und/oder Bern attraktive Spätverbindungen in die Ortskerne der Bezirksgemeinden. Die letzten Abfahrten ab Freiburg, respektive Bern verkehren frühestens um 2.00 Uhr.

Haltstellen



Die Lage und Anzahl der Bushaltstellen innerhalb der einzelnen Gemeinden ist so festgelegt, dass:

- die Siedlungsgebiete – insbesondere jene mit einer hohen Dichte oder einem grossen Verdichtungspotenzial – optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.
- ein funktionaler Betrieb des öffentlichen Verkehrs sowie ~~ein Zusammenhang mit den Verkehrsflüssen~~ des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet ist (Anordnung im Strassenraum orientiert sich an der örtlichen Verkehrssituation und den verfügbaren Flächen).
- die Haltstellen aus den Siedlungsgebieten schnell und sicher zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind.

Siedlungsgebiete
mit mind. EGK C



Siedlungsgebiete mit einem vom Kanton vorgesehenen, prioritären oder stabilen Wachstum – welches hauptsächlich mit einer Entwicklung nach Innen erreicht wird – sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Die Ortskerne weisen eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse C¹ auf, was bei

Haltestellen eines Regional- oder Lokalbusses einem Kursintervall von mind. 40' entspricht. Die Gebiete weisen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten gute ÖV-Verbindungen in die Arbeitsplatzgebiete auf.

Schüler/-innen-
transporte

Die Schüler/-innen im Sensebezirk erreichen ihre Schule auf direkten und sicheren Wegen. Die Schulzeiten der Oberstufenzentren im Sensebezirk sind auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Die Parallelstrukturen in Form von separaten Schülerkursen auf ÖV-Linien konnten reduziert oder vollständig in das öffentliche Verkehrsnetz integriert werden. Die Finanzierung der nötigen Schultransporte erfolgt auf einer einheitlichen Basis. Dies beinhaltet, dass die Schülerabonnemente durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden. Das Schüler-Abo erlaubt die uneingeschränkte ÖV-Benutzung im Sensebezirk wie auch in der Kernstadt von Freiburg.

Abstimmung
Verkehrsträger

Der Betrieb und die Infrastrukturen des Bahn- und Strassennetzes sind so aufeinander abgestimmt, dass auch während den Hauptverkehrszeiten keine Rückstausituationen auf dem Strassennetz und Verspätungen auf den Linien des öffentlichen Verkehrs auftreten.

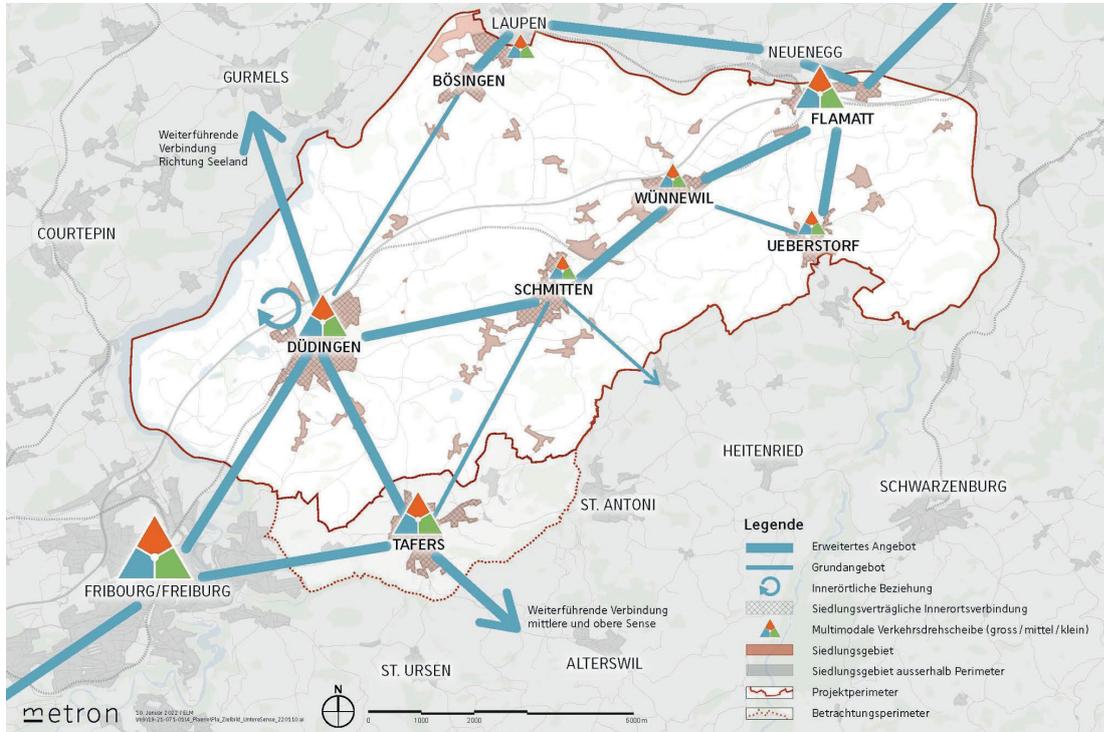


Abb. 7 Leitbild öffentlicher Verkehr (Pendler/-innen und Alltagsverkehr) untere Sense
 (Staat Freiburg, Gesamtverkehrskonzept 2022)

<p>Grundangebot</p> <p>—</p>	<p>Funktionale ÖV-Beziehungen als Grundangebot gewährleisten die Anbindung an (Sub-)Zentren und ermöglichen ein zufriedenstellendes Angebot, auch für weniger gut angebundene Standorte. Ein Grundangebot ist mit einem Mix aus klassischem ÖV und ergänzenden Angeboten gewährleistet, damit der Pendlerverkehr gefördert aber auch der Alltags- und Versorgungsverkehr in Randzeiten mit spezifischen Angeboten ermöglicht werden.</p>
<p>Erweitertes Angebot</p> <p>—</p>	<p>Attraktive und direkte ÖV-Beziehungen bieten als erweitertes Angebot optimale Pendler- und Alltagsverbindungen. In den Spitzenzeiten deckt das Angebot die Schulverkehrs- und Pendlerbedürfnisse ab und ermöglicht überregionale Verbindungen. In den Randzeiten besteht ein Angebot, welches die Benützung des ÖVs auf hohem Niveau ermöglicht (ausgebautes Grundangebot). Pro Ortschaft gibt es mindestens eine Beziehung des erweiterten Angebotes zum übergeordneten ÖV-Netz.</p>
<p>innerörtliche Beziehung</p> <p>↻</p>	<p>Starke ortsinterne ÖV-Beziehungen für Wege, welche innerhalb der Ortschaft abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr wird als wichtiges Verkehrsmittel für ortsinterne Pendler-, Alltags- und Versorgungswege benutzt. Das Angebot ermöglicht den Verzicht auf das Auto für diese Fahrten.</p>

4.3.4 Leitbild Fuss- und Veloverkehr (FVV)

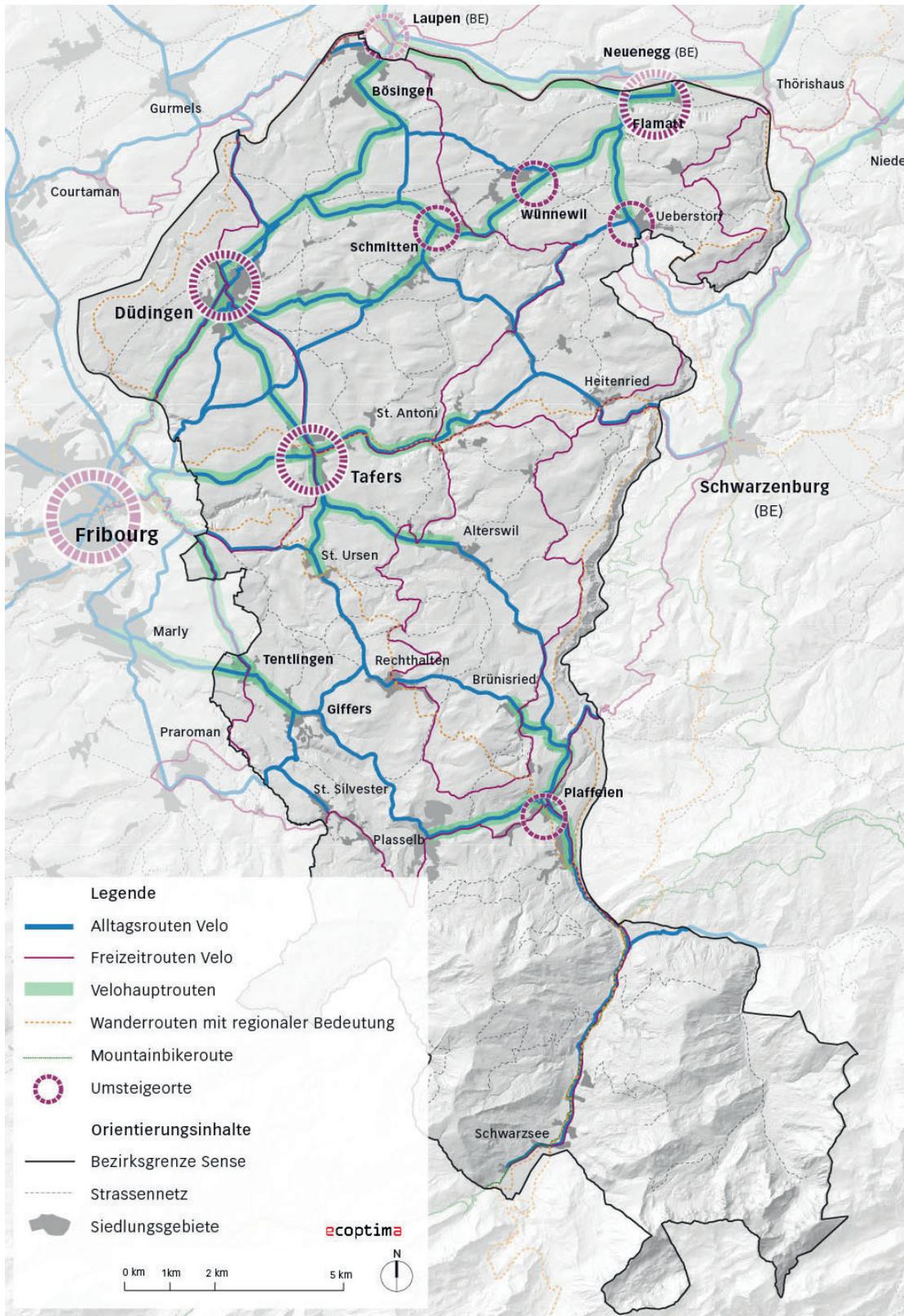


Abb. 8 Leitbild Fuss- und Veloverkehr Sensebezirk.

Ein durchgängiges Fuss- und Velonetz ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Es wird den unterschiedlichen Bedürfnissen des Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsverkehrs gerecht. Die Fuss- und Veloverbindungen und die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sind sicher, direkt und attraktiv gestaltet. Auf innerörtlichen Wegen sind in Bezug auf Direktanbindungen und Sicherheit erhöhte Standards umgesetzt und Konfliktsituationen mit den anderen Verkehrsteilnehmenden mit optimalen Linienführungen, Signalisationen oder baulichen Massnahmen ausgeräumt.

Alltagsrouten Velo



Das Alltagsroutennetz für den Veloverkehr übernimmt als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Zielorten (z.B. Arbeitsplatzgebiete, Schulen, Versorgungseinrichtungen) eine zentrale Funktion im effizienten Gesamtverkehrssystem. Es bestehen in der ganzen Region durchgehende und sichere Velobeziehungen als Grundangebot. Bestehende Netzlücken konnten bis 2035 im Rahmen der jeweils anstehenden Sanierung des Kantons- und Gemeindestrassennetzes geschlossen und das bestehende Grundnetz optimiert werden. Abseits der Kantonsstrassen werden alternative oder ergänzende Wegführungen ausgewiesen.

Freizeitrouten Velo



Die Freizeitrouten Velo verbinden wichtige Ausflugsziele, Freizeit- und Erholungsgebiete sowie attraktive Landschaftsräume zwischen den Gemeinden. Sie verfügen über eine optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

Velohauptrouten



Die Velohauptrouten – die für den Pendlerverkehr zentralen Zugangskorridore zu den «Ballungsräumen» Arbeiten sowie die Schulwege von Oberstufenschüler/-innen, welche mit dem Velo möglich sind – erfüllen gegenüber den Alltagsrouten höhere Qualitäts-, bzw. Sicherheitsstandards (Breite, Asphalt, Direktheit, etc.). Sie bilden u.a. eine Weiterführung und Ergänzung der vom Kantonszentrum herführenden «TransAgglo» im Sensebezirk.

Wanderrouuten mit reg. Bedeutung



Der Sensebezirk und seine siedlungsnahen Erholungsgebiete und vielfältigen Landschaftsräume werden von einem feinmaschigen Wanderwegnetz durchzogen, welches auf die Schutzinteressen von Natur und Landschaft Rücksicht nimmt. Wanderrouuten von regionaler Bedeutung ziehen sich über die Gemeindegrenzen und Teilräume hinweg und verbinden mit einer attraktiven, abwechslungsreichen und sicheren Streckenführung die Hauptanziehungspunkte Freizeit/Erholung. Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr und Zugänge via massvoll und punktuell eingerichteten Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr sind gewährleistet.

Mountainbike- routen



Der Sensebezirk ist als Bike Destination bekannt und bietet ein attraktives, qualitativ hochstehendes, aber auf bestehende Nutzungen sowie Flora und Fauna abgestimmtes Bike Routen Netz mit überregionaler Ausstrahlung. Ausgangspunkt für Mountainbike-Infrastrukturen bilden die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Das Bike-Angebot und die Synergien zu anderen öffentlichen Infrastrukturen wie Übernachtung, Gastronomie, Alpbuvetten oder Detailhandel tragen zur regionalen Wertschöpfung bei.

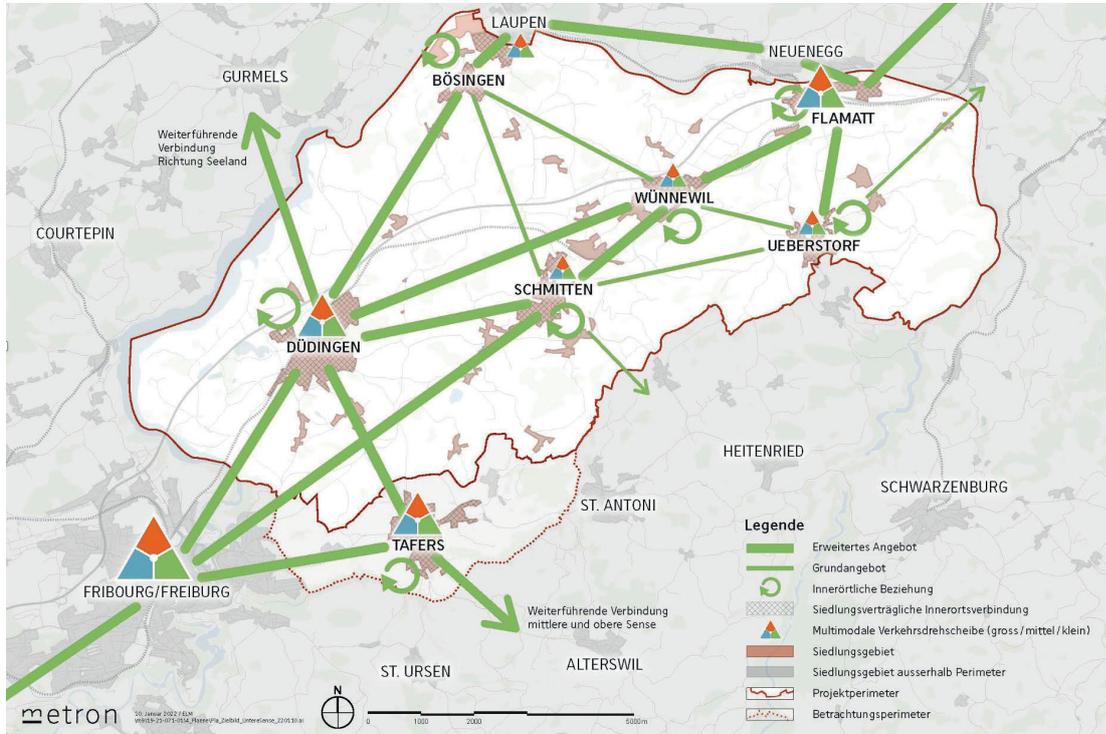


Abb. 9 Leitbild Fuss- und Veloverkehr (Pendler/-innen und Alltagsverkehr) untere Sense
 (Staat Freiburg, Gesamtverkehrskonzept 2022)

<p>Grundangebot</p> 	<p>Durchgehende und sichere Velobeziehungen als Grundangebot bieten ein Velonetz für den Pendler-, den Schul- wie auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr.</p>
<p>Erweitertes Angebot</p> 	<p>Attraktive, direkte und durchgängige Velobeziehungen bieten als erweitertes Angebot sichere Verbindungen für alle Velofahrenden. Das Potenzial für den Pendler- und Schulverkehr ist ausgeschöpft und das Velo wird als angenehme, alltagstaugliche und sichere Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln wahrgenommen.</p>
<p>innerörtliche Beziehung</p> 	<p>Attraktive und sichere Velo- & Fussverkehrsbeziehungen decken die Bedürfnisse für Pendler-, Schul- sowie Alltagswege, die innerhalb der Ortschaft abgewickelt werden können. Die ortsinternen Angebote für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen die Nutzung durch jegliche Alters- und Sozialgruppen und stellen die Hauptverkehrsmittel innerhalb der Gemeinde dar.</p>

4.3.5 Leitbild Freizeitverkehr untere Sense

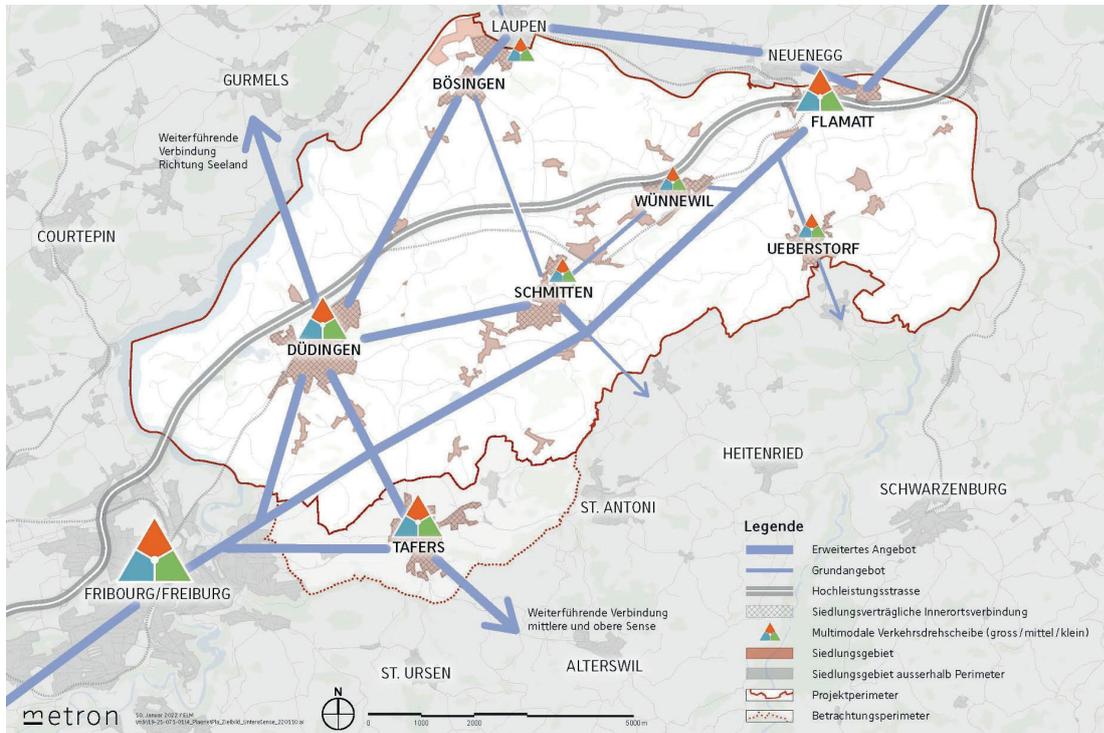


Abb. 10 Leitbild Fuss- und Veloverkehr (Pendler/-innen und Alltagsverkehr) untere Sense (Staat Freiburg, Gesamtverkehrskonzept 2022)

Grundangebot



Das Grundangebot der Freizeitverkehrsverbindungen bietet für alle Verkehrsteilnehmenden ein sicheres und attraktives Verkehrsnetz in der ganzen Region.

Erweitertes Angebot



Die beliebten Freizeit- und Tourismusorte im Bezirk sind durch ein erweitertes Angebot für den Freizeitverkehr als attraktive und direkte Verbindungen mit allen Verkehrsmitteln erreichbar. PUNKTUELL erhöhtes Verkehrsaufkommen (Wochenende, Ferien, Veranstaltungen, ...) wird über verschiedene sich ergänzende Verkehrsangebote absorbiert und gelenkt.

4.4 Leitbild Energie

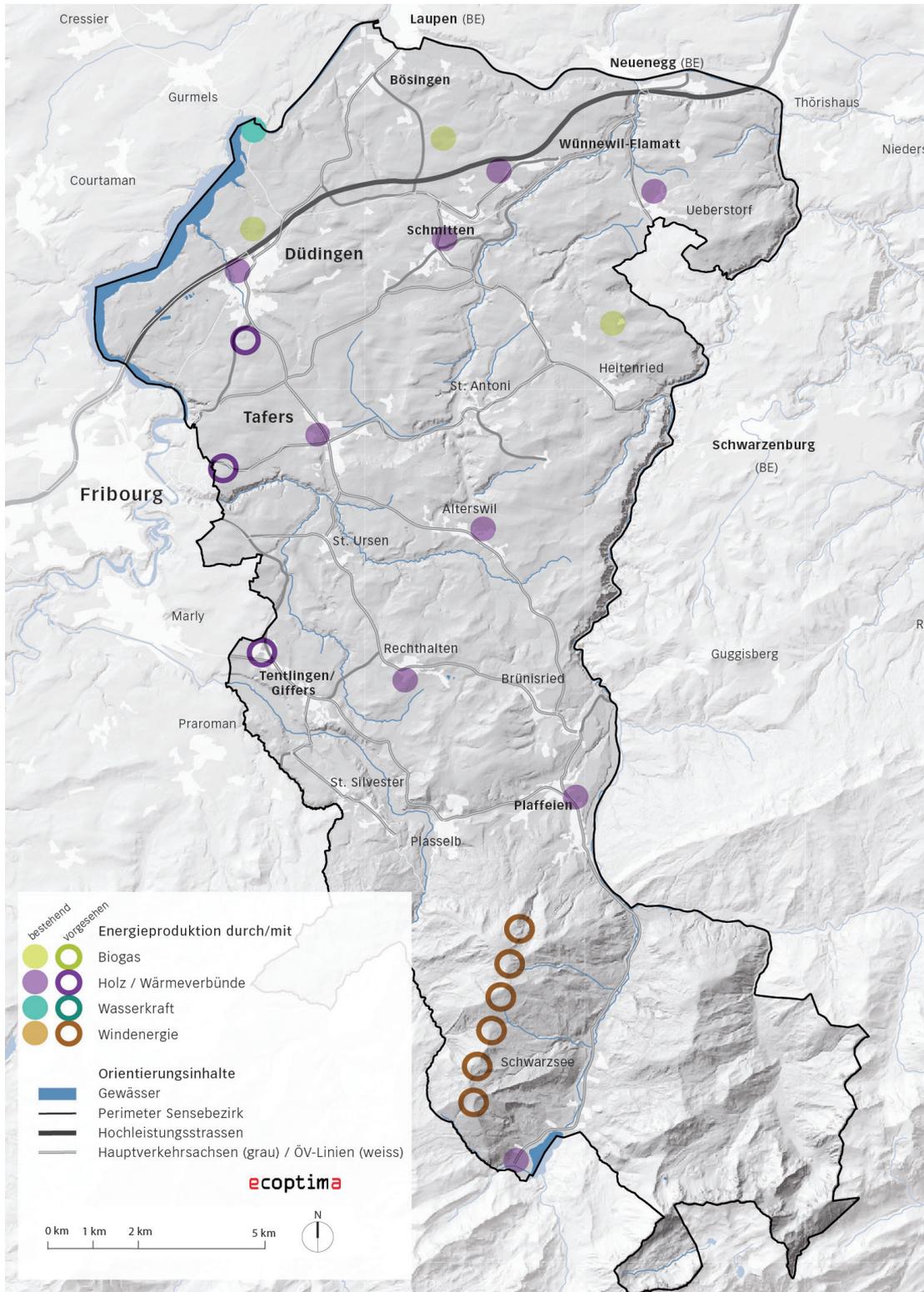


Abb. 11 Leitbild Energie Sensebezirk. Die Steigerung der Energieeffizienz und Nutzung der erneuerbaren Energien sowie die Dekarbonisierung im Energiebereich kann und soll grundsätzlich überall, wo Energie verbraucht wird, erfolgen. Auf der Karte sind die bestehenden und bisher vorgesehenen grösseren Anlagen mit einer erneuerbaren Energieproduktion von mindestens 1 GWh pro Jahr verzeichnet.

Der Sensebezirk lebt eine nachhaltige, effiziente, gesellschafts-, klima- und umweltverträgliche Energiepolitik im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft. Als aktive und erfolgreiche Energieregion schafft er eine hohe regionale Wertschöpfung und Lebensqualität in einer gesunden Umwelt.

Energiepolitik und
-planung

Der Sensebezirk orientiert seine regionale Energieplanung an den Energie- und Klimastrategien des Kantons und des Bundes und am Leitkonzept für die 2000-Watt Gesellschaft mittels des anerkannten energie- und klimapolitischen Energiestadt-Instrumentariums für Gemeinden und Regionen. Der Sensebezirk und seine Gemeinden setzen sich kontinuierlich für eine sichere, wirtschaftliche, gesellschafts-, klima- und umweltverträgliche Energieversorgung mit Fokus auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien ein.

Der Sensebezirk und seine Gemeinden engagieren sich als Energieregion. Dies bietet insbesondere einen Rahmen einerseits für koordinierte Aktivitäten in den Handlungsfeldern Energieeffizienz in Gebäuden und erneuerbare Energien, Mobilität sowie Anlagen und Prozesse und andererseits für die Nachvollziehbarkeit (Monitoring) der Massnahmen und ihrer Wirkung

Energieproduktion
und -versorgung

Der Sensebezirk und seine Gemeinden unterstützen die Bestrebungen zur effizienten Nutzung der einheimischen, erneuerbaren Energiequellen:

- Sonneneinstrahlung, Erd- und Umgebungswärme, Holz und übrige Biomasse sowie Abwärmepotenziale werden stärker zur Deckung des Energiebedarfs sowohl in individuellen Anlagen als auch in Wärmeverbundanlagen genutzt.
- Das Wasserkraftpotenzial im Sensebezirk ist optimal ausgenutzt und die bestehenden Wasserkraftanlagen sind saniert.
- Der Bezirk leistet – sofern die erforderlichen Kriterien erfüllt werden – mit dem Windpark im Gebiet Schwyberg einen Beitrag zur kantonalen Zielsetzung von 160 GWh Windenergieproduktion pro Jahr bis 2030.

Energienutzung

Der Sensebezirk und seine Gemeinden fördern eine erneuerbare, energieeffiziente, umwelt- und klimaverträgliche Energienutzung in Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen inkl. Mobilitätslösungen.

Der Sensebezirk und seine Gemeinden nehmen ihre Vorbildfunktion wahr und verstärken die effiziente Nutzung und den Einsatz von erneuerbaren, einheimischen Energien bei den gemeindeeigenen Gebäude, Anlagen und Fahrzeugen.

5. Strategien

5.1 Strategische Grundsätze und Handlungsleitsätze

Um die Ziele und damit die nachhaltige Entwicklung von Siedlungsstruktur, Gesamtverkehrssystem und Landschaft zu erreichen, sind folgende 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 Landschafts-, Natur- und Umweltschutz sowie die Verbesserung der Umwelt- und Lebens(raum)qualität stellen ein zentrales Anliegen der Regionalplanung dar.
- Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmässig auf den Entwicklungsachsen gemäss Leitbild 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.
- 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, Neuenegg, Schwarzenburg).

5.2 Teilstrategie Siedlung

S1

Siedlungsentwicklung konzentrieren und lenken

- Die Siedlungsentwicklung wird mit der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere dem ÖV-Angebot und den Verbindungen für den FVV abgestimmt. D.h. die Entwicklung findet vor allem dort statt, wo eine optimale Vernetzung mit der inneren Siedlungsstruktur der Gemeinden möglich und die Erschliessung mit dem ÖV und/oder dem FVV gut ist. Dort wo neue Infrastrukturen oder Angebote im Gesamtverkehrssystem notwendig sind, müssen diese in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.
- Das Bevölkerungswachstum wird in erster Linie in den gut erschlossenen Gemeinden und Lagen sowie in den Zentren realisiert (Berücksichtigung Zentralitätsstruktur).
- Die neuen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den kantonalen und regionalen Arbeitszonen-Schwerpunkte und entsprechend der Entwicklungsachsen angesiedelt.

- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und durch gezielte Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten¹.

Alle Gemeinden verfügen in ihrem Rahmen über Perspektiven. Eine moderate Siedlungsentwicklung ist auch in peripheren Gemeinden, die nicht sinnvoll mit dem ÖV erschlossen werden können, weiterhin möglich. Die Autonomie und die Planungshoheit der Gemeinden bleiben in der Nutzungsplanung gewahrt. Die Gemeinden sind für die Nutzungsplanung auf ihrem Gebiet verantwortlich. Bezüglich Siedlungsentwicklung heisst das, dass die Gemeinden innerhalb der Rahmenbedingungen gemäss kantonalem Richtplan planen. Die Standortpolitik für verkehrsentensive Vorhaben (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) wird fortgesetzt.

S2

Siedlungsentwicklung nach innen

- Die inneren Reserven, in der Form von Baulandreserven, Umnutzung brachliegender und frei werdender Flächen sowie Verdichtungsgebiete und sind zu identifizieren und entsprechend ihrer Bedeutung forciert zu aktivieren.
- Potenziale durch nicht mehr landwirtschaftlich genutzte Gebäude innerhalb des Siedlungsgebietes und an erschlossenen Lagen sind zu prüfen.
- Die bestehenden Siedlungsstrukturen sind unter Berücksichtigung der Lebens(raum)qualität (städtebauliche, soziale und ökologische Qualitäten) massvoll zu verdichten.

Die Verdichtung in peripheren, mit dem ÖV weniger gut erschlossenen Gemeinden ist möglich, wenn diese im Sinne von einem «Ort der kurzen Distanzen» gemäss kantonalem Richtplan (T103.) über Direktverbindungen zu einem Bahnhof und zu wichtigen Anziehungspunkten verfügen. Zudem muss die Ortschaft eine hohe Dichte an öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen aufweisen.

S3

Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine striktere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet, einer bewussten Gestaltung der Siedlungsränder sowie einer schonenden Einordnung von Bauten und Anlagen in die Landschaft zu stärken und aufzuwerten.
- Siedlungsgeprägte Landschaftsräume sind in ihrer Funktion als Naherholungsräume und ökologische Nischen weiter zu entwickeln.
- Die zentralen Strassenräume sind aufzuwerten.

¹ Der KantRP definiert für alle Gemeinden ein Siedlungsgebiet, welches die bestehenden Bauzonen sowie ein «Prüfgebiet» für mögliche Erweiterungen der Bauzonen umfasst. Siedlungsergänzungen ausserhalb des Siedlungsgebietes sind nicht möglich. Die Agglomeration Freiburg legt im AP weiter eine Siedlungsgrenze für die Gemeinde Dürnten verbindlich fest (territoire d'urbanisation). Ausserhalb der Siedlungsgrenzen dürfen keine neuen Einzonungen vorgenommen werden (mit Ausnahme von standortgebundenen Anlagen von öffentlichem Interesse).

Die bestehende Qualität der Siedlungs- und Landschaftsstruktur soll beibehalten werden. Dies bedarf Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung.

S4

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 an gut erschlossenen Lagen zu attraktiven wirtschaftlichen Fokuspunkten (weiter) zu entwickeln. Die Bedeutung dieser Standorte für den Wirtschaftsraum Sense ist mit der Ansiedlung von Unternehmen mit kantons-, respektive regionsübergreifender Ausrichtung zu stärken.
- Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse und Entwicklung der Arbeitszonen primär auf die Bedürfnisse der ansässigen Betriebe und den konkreten, lokalen Bedarf auszurichten.
- Die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden wird auf regionaler Ebene mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung gefördert und optimiert.

Der Kanton Freiburg teilt im kantonalen Richtplan den Baubedarf Arbeiten bis 2035 über die Bezirke auf. Der Sensebezirk muss zum kantonalen Gesamtbedarf einen Beitrag von 53.0 Hektaren nutzbaren Arbeitszonen leisten. Er beabsichtigt, den Bedarf an verfügbaren Arbeitszonen (2035) räumlich und quantitativ wie folgt zu decken:

Arbeitszonen [ha]	rechtskräftig	überbaut seit 2017	verfügbare Reserven	Erweiterungen	Reduktionen	Total Angebot 2035**
Kantonale Arbeitszonen	40.4	0.0	8.2	+ 24.1	- 1.2	31.1
Düdingen, Bahnhof*	6.5	0.0	0.0	+ 0.0	- 0.0	0.0
Düdingen, Birch*	9.6	0.0	5.8	+ 20.1	- 0.0	25.9
Schmitten, Schmittenmoos	17.5	0.0	1.3	+ 0.0	- 1.2	0.1
Wünnewil-Flamatt, Oberflamatt	6.8	0.0	1.1	+ 4.0	- 0.0	5.1
Regionale Arbeitszonen	30.8	0.0	0.2	+ 8.0	- 0.0	8.2
Düdingen, Murtenstrasse	18.3	0.0	0.1	+ 0.0	- 0.0	0.1
Tafers, Mariahilfstrasse	12.5	0.0	0.1	+ 5.0	- 0.0	5.1
Plaffeien, Bifang	0.0	0.0	0.0	+ 3.0	- 0.0	3.0
Übrige Arbeitszonen	120.14	0.9	15.5	+3.86-6	-6.4 -9.3	13.8
Total	191.5	0.9	23.9	35.9 38.7	-7.6 -10.5	53.0

Tab. 2 Quantitative Übersicht über die Arbeitszonen-Strategie im Sensebezirk.

* strategischer Arbeitssektor gemäss kantonalen Richtplan

** Total Angebot an Nutzflächen für das Arbeiten von 2017 bis 2035

(Berechnung: überbaute Arbeitszonen seit 2017 + verfügbare Arbeitszonenreserven 2021 + vorgesehene Erweiterungen bis 2035 - vorgesehene Reduktionen bis 2035)

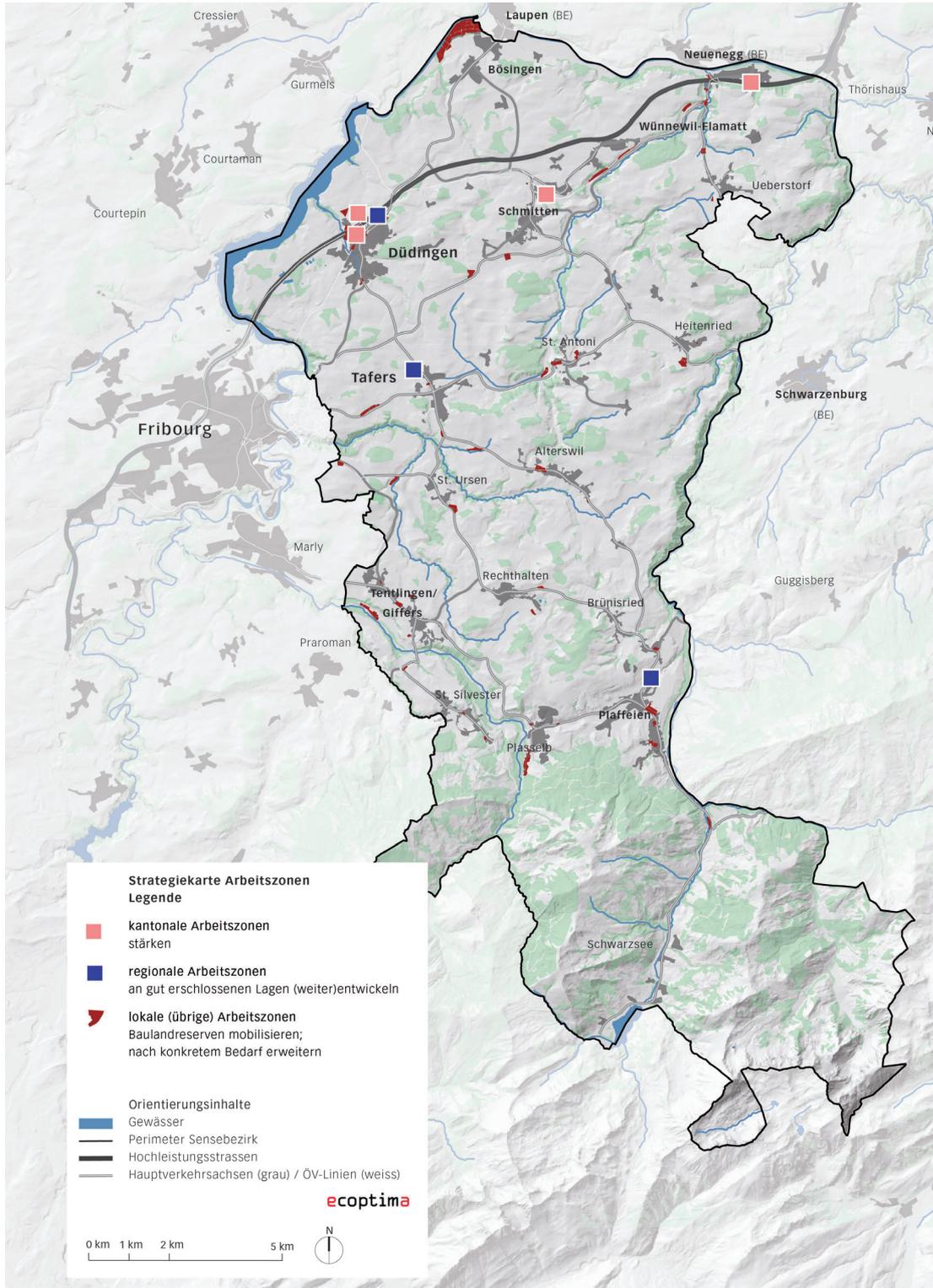


Abb. 12 *Strategiekarte Arbeitszonen Sensebezirk*

5.3 Teilstrategie Verkehr und Mobilität

S5

Gesamtverkehr nachhaltiger gestalten

Um den erwünschten Zustand gemäss Leitbild zu erreichen, werden bei künftigen Entwicklung die folgenden vier Stossrichtungen (4V) verfolgt:

- Die **Vernetzung** verschiedener Verkehrsmittel wird örtlich und digital vorangetrieben, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern.
- Zunehmende Verkehrsströme und lange Wege, insbesondere mit hohem MIV-Anteil, sind mit der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung zu **vermeiden**. Siedlung, Wirtschaft und Mobilität sind so zu planen, dass unnötiges Verkehrsaufkommen von vornherein vermieden wird und Waren- sowie Personenströme gebündelt werden können.
- Das Verkehrsaufkommen ist stärker auf flächensparende, umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖV, FVV) zu **verlagern**, indem mit guten ÖV-Angeboten und durch die Vernetzung der Verkehrsmittel attraktive Alternativen zum MIV geschaffen werden.
- Verkehr, der sich nicht vermeiden oder verlagern lässt, ist gegenüber Umwelt, Landschaft und Siedlung **verträglich zu gestalten**, indem technische und gestalterische Lösungen zu einer Entlastung der negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs beitragen. Die Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur ist dabei sicherzustellen.

Der Weg zu einem nachhaltigen Gesamtverkehrssystem basiert auf dem guten Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Dieses ist über die Gemeindegrenzen hinweg zu vollziehen, sodass gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen realisiert werden können. Im Zentrum steht ein der Siedlungstypen und Teilräumen angepasster Einsatz der Verkehrsmittel und ein angepasstes Verkehrsangebot. Dabei hat die Optimierung des Systems innerhalb der bestehenden Infrastrukturen gegenüber dem Ausbau der Infrastrukturen Vorrang und die verfügbaren Mittel sind koordiniert einzusetzen.

S6

Motorisierter Individualverkehr (MIV) siedlungsverträglicher lenken

- Um die Ortszentren zu entlasten, ist der MIV auf die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu kanalisieren, dort die Verkehrsflüsse zu verstetigen und die Verkehrsführung zu optimieren. Kapazitätserweiterungen erfolgen nur gezielt und unter einer Gesamtsicht des Verkehrs.
- Eine siedlungsverträglichere und auf die unterschiedlichen Verkehrsträger abgestimmte Gestaltung von Strassenräumen in Ortsdurchfahrten soll die Trennwirkung des MIV mindern, die Lebensqualität erhöhen und für den ÖV sowie den FVV verbesserte Bedingungen schaffen.

Beabsichtigt ist die Förderung der deutlich nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV und FVV. Grundsätzlich ist bei Massnahmen für den MIV und den ÖV der FVV speziell zu berücksichtigen und flankierende Massnahmen zu ergreifen. Damit können nachträgliche, komplexe und kostspielige Neugestaltungen vermieden werden.

S7

Öffentlicher Verkehr (ÖV) gezielt optimieren

Das ÖV-System ist örtlich, insbesondere in und zwischen den Zentren, in dicht besiedeltem Gebiet und entlang der Hauptverkehrsachsen mit den grössten Pendlerströmen weiterzuentwickeln. Die Weiterentwicklung umfasst:

- Verknüpfung: Verbesserung der Zugänglichkeit und der Warteräume,
- Geschwindigkeit: Optimierung des Systems zu schnelleren Verbindungen und attraktiven Reisezeiten
- Kapazität und Frequenz: und Bereitstellung einer angepassten Leistungsfähigkeit und Kapazität, dies unter Berücksichtigung der ökonomische Nachhaltigkeit (langfristig finanzierbaren Systemausbau und -unterhalt).

Mit einer Weiterentwicklung des ÖV-Systems wird die Verlagerung des Verkehrs unterstützt. Im Mittel- und im Oberland des Sensebezirks steht die verbesserte Abstimmung von Bus und Bahn und damit die Anbindung an das regionale Schienennetz und den Fernverkehr im Fokus. Im Oberland umfasst die Abstimmung auch die Bedürfnisse der touristischen Gebiete. Im Unterland liegt der Fokus auf der Verknüpfung der Verkehrsträger und einer Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie auf einem dichten Takt auf der Schiene in den Agglomerationsgemeinden.

S8

Fuss- und Veloverkehr (FVV) attraktivieren

- Der Fuss- und Veloverkehr sind als eigenständige Verkehrsarten zu etablieren und ihr Potenzial im Bereich der Pendlerbewegungen stärker auszuschöpfen.
- Bezüglich der Veloverkehrsinfrastruktur sind durchgängige Netze im Unterland sowie potenzialreiche Netzverbindungen im mittleren Bezirksteil und im Oberland zu schaffen. Der Nutzerkreis für den Veloverkehr ist insbesondere mit besonders schnellen, direkten und sicheren Velohaupttrouten zwischen den Agglomerationsgemeinden sowie auf den Zubringerachsen zu den Zentren mit hohem Potential zu vergrössern.
- Auf den Alltagsrouten im ganzen Bezirk sind Lücken im Fuss- und Velonetz zu schliessen und die Sicherheit zu erhöhen. Dazu sind die Verbindungen entlang der bestehenden Verkehrsachsen zu verbessern oder Netzabschnitte abseits der Hauptstrassen zu verlegen.
- Im Bereich des Fussverkehrs sollen mit flächenhaften Kleinmassnahmen Verbesserungen realisiert werden.

Die Wirksamkeit von Infrastrukturmassnahmen kann durch die Koppelung mit nachfrageorientierten (z.B. Parkplatzbewirtschaftung) und anderen flankierenden Massnahmen (z.B. Information/Kommunikation) gefördert werden. Die Information der Öffentlichkeit über Verbesserungen beim FVV 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 FVV in der Bevölkerung.

S9

Kombinierte Mobilität (KM) stärken

- Die kombinierte Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern wird erleichtert und gestärkt. Dazu sind die Umsteigebeziehungen zu optimieren, indem die Wegketten, die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus, die Zugänglichkeit für den FVV sowie die vorhandene Infrastruktur verbessert werden.
- Das Umsteigen vom MIV auf den ÖV ist mit Park+Ride-Anlagen zu fördern. An den Bahn- und Bushaltestellen mit einer Funktion als Umsteigeort ist ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen für Personewagen, Motorräder und Roller zu schaffen (Neubau/Ausbau).
- Die Haltestellen-Einzugsgebiete sind mit der Erstellung von Bike+Ride-Anlagen zu vergrössern und die Zugänglichkeit des ÖV für Personen in weniger gut erschlossenen Gebieten zu verbessern. Es wird ein flächiger und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. An allen Bahn- und wichtigen Bushaltestellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Abstellanlagen für Velos und Mofas bereitgestellt. Neben dem Neubau sind bestehende Anlagen auszubauen (Anzahl) und aufzuwerten (Standard).

Mit der Förderung der KM wird der ÖV gestärkt. MIV-Fahrten können substituiert und im ÖV gebündelt werden. Anlagen der KM sind insbesondere auch für diejenigen Gebiete eine Chance, wo kein Ausbau des ÖV möglich ist.

5.4 Teilstrategie Seeufer

Die Uferabschnitte werden drei verschiedenen Handlungsräumen zugewiesen. In diesen Handlungsräumen verfolgt der Sensebezirk unterschiedliche strategische Ansätze, um die formulierten Ziele zu erreichen.

S10

Natürliche und naturnahe Uferbereiche schützen und entlasten

- Die natürlichen/naturnahen Uferbereiche werden von anthropogenen Nutzungen entlastet. Künstliche Bauten und Anlagen sowie Beeinträchtigungen der Uferbestockung werden vermieden. Abschnitte werden gezielt renaturiert oder ökologisch aufgewertet und widersprechende Bauten und Anlagen (inkl. Bootsstege und -anlegeplätze) entfernt.
- Offene, naturnahe Zuflüsse und hinter den natürlichen Ufern liegende Wald- und Kulturlandflächen dienen als Vernetzungsstrukturen für Tier- und Pflanzenarten. Sie werden als Solche erhalten oder geschaffen.
- Der Zugang für zu Fussgehende und Velofahrende erfolgt zurückhaltend. Sofern es die Schutzinteressen von Natur und Landschaft erfordern, werden die Uferwege vom Ufer leicht zurückversetzt angeordnet. Von einem Zugang mit dem motorisierten Verkehr wird abgesehen.

Die Naturlandschaften an den Seeufern des Sensebezirk sind Kapital für die Naherholung der Bevölkerung und den Tourismus. Die gezielte Entlastung naturnaher Abschnitte – unter Beibehaltung ihrer Zugänglichkeit – stärkt ihre Attraktivität und fördert die natürliche Flora und Fauna.

Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Gewässerbewirtschaftung und -nutzung (z.B. Wassentnahmestellen und -einleitung oder Pumpwerke) innerhalb von natürlichen/naturnahen Uferbereichen sind denkbar, wenn sie standortgebunden sind und keine übergeordneten Interessen (z.B. Naturschutz oder Erhalt von Lebensräumen) dagegensprechen.

S11

Extensiv genutzte Uferbereiche erhalten und aufwerten

- Wo das bestehende Fuss- und Velowegnetz nahe an das Ufer führt, ergänzen kleinere Aufenthaltsbereiche die Angebote zur Intensivverholung. Ihre Ausstattung beschränkt sich auf standortgebundene, einfache Infrastrukturen mit geringen, ökologischen Auswirkungen.
- Nicht zeitgemässe, sanierungsbedürftige oder defekte Infrastrukturen entlang der Uferwege und -bereiche werden entfernt oder erneuert.
- Bestehende Boots- und Anlegeplätze im Wasser werden beibehalten, wo möglich aber konzentrierter angeordnet. Sofern mit einer extensiven Nutzung übereinstimmbar und aufgrund der Erschliessung sinnvoll, sind geringfügige Erweiterungen möglich. Für eine extensive Nutzung überdimensionierte Hafen- und Steganlagen werden in Sektoren mit vorhandenem Ausbaupotenzial verlagert (Bootsstege).
- Die Erreichbarkeit wird mit attraktiven, sicheren und funktionalen Zugängen für zu Fussgehende und Velofahrende und einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen sichergestellt. Die Uferbereiche werden mit einem einfachen Wegnetz oder über das bestehende Strassennetz miteinander verbunden (Uferwege). Sofern es die Sicherheit und der Wegausbau zulässt, erfolgt die Verkehrsführung im Mischverkehr.
- Zu den Ein- und Auswasserungsstellen wird eine einfache Verbindung für PKW's und ein beschränktes Parkplatzangebot sichergestellt.

An diesen Uferbereichen erfolgt die Nutzung zurückhaltend und in grosser Rücksicht auf die Natur, insbesondere die geschützte Ufervegetation. Die Aufwertung von wenig flächenintensiven und ruhigeren Nutzungen fördert das Wechselspiel entlang der Ufer und trägt den unterschiedlichen Bedürfnisse der Freizeitnutzenden Rechnung. Gemeint sind z.B. Liegewiesen, Spiel- und Rastplätze, Feuerstellen, Wander- und Velowege, Zustiege für Badende, Bootsstege und Anlegeplätze in kleinerem Umfang, Ein- und Auswasserungsstellen, einfache Einrichtungen für die Abfallentsorgung oder WC-Anlagen. Bei der Planung/Projektierung solcher Anlagen auf kommunaler Stufe ist das übergeordnete Recht (u.a. Natur- und Gewässerschutz) zu berücksichtigen sowie deren Lage darauf abzustimmen und wo nötig zu begründen.

S12

Uferbereiche mit intensiven Nutzungen weiterentwickeln

- Neue, flächenintensive Sport-, Freizeit- und touristische Bauten und Anlagen oder deren Erweiterungen werden konzentriert in dafür vorgesehenen **Entwicklungs**sektoren angeordnet. Diese werden zu Angebotsschwerpunkten für die breite Öffentlichkeit weiterentwickelt.
- Die Areale Camping Schiffenen und Gypsera Schwarzsee werden in ihrer Ausstrahlung und Nutzbarkeit als zentrale, öffentliche Orte gestärkt.

- Die naturbelassenen Uferbereiche werden von dispers verteilten Bootsstationierungen entlastet und diese in grössere und erweiterbare Hafens- und Steganlagen¹ verlagert.
- Mit nahen Haltestellen, attraktiven Kursintervallen und direkten Verbindungen ab den Umsteigeknoten werden Anreize zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen.
- Die Erschliessung für den MIV erfolgt ab dem übergeordneten Strassenetz auf direkten und signalisierten Zufahrten, sodass die Erholungseinrichtungen schnell erreicht und eine Beeinträchtigung der Erholungsqualitäten durch den MIV auf ein Minimum beschränkt wird.
- Dem „Wildparkieren“ auf umliegenden Kulturlandflächen wird mit der planungs- und/oder privatrechtlichen Sicherung von wenigen flächenintensiven Parkieranlagen entgegengewirkt. Dazu wird in angemessener Distanz zum Uferbereich und den Sport-, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen eine ausreichende Anzahl konzentriert angeordneter, öffentlicher Auto- und Veloabstellplätzen gesichert, resp. realisiert oder bestehende Anlagen in erforderlichem Umfang erweitert.

Im Sinne der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft sind Nutzungsschwerpunkte mit guter Erschliessung zu schaffen. Dort sind Nutzungen wie Strandbäder, grössere öffentliche Hafens- oder Steganlagen, Anlegemöglichkeiten für Kursschiffe, Campingplätze, Hotellerie/Gastronomie, Vermietungen für Wassersport und weitere Aktivitäten **räumlich zu konzentrieren. D.h. die Anordnung solcher Nutzungen ist innerhalb der dafür vorgesehenen Seeuferabschnitte auf ausgewählte, geeignete Lagen zu begrenzen. Die genaue Verortung der intensiven Nutzungen wird im Rahmen der Ortsplanung festgelegt.** Die natürlichen Seeuferbereiche können so entlastet und von starken Einflüssen auf Natur und Umwelt freigehalten werden. Gleichzeitig wird die Attraktivität und die Zugänglichkeit der Schwerpunkte gesteigert.

S13

Entsorgungsinfrastruktur am Seeufer verbessern

- Die zugänglichen Seeuferbereiche und die Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr werden punktuell mit Entsorgungsinfrastrukturen ausgestattet.
- Eine nach den Bedürfnissen der Erholungssuchenden ausgerichtete Versorgung mit einfachen, öffentlichen WC-Anlagen wird sichergestellt.

Erholungsnutzungen führen unweigerlich zu Abfällen. Littering ist sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für Flora und Fauna eine negative Begleiterscheinung dieser Nutzungen, die mit ausreichenden Infrastrukturen an den geeigneten Standorten vorzubeugen ist.

1 Entspricht Hafens- oder Steganlagen im Wasser. Trockenplätze sind nicht gemeint.

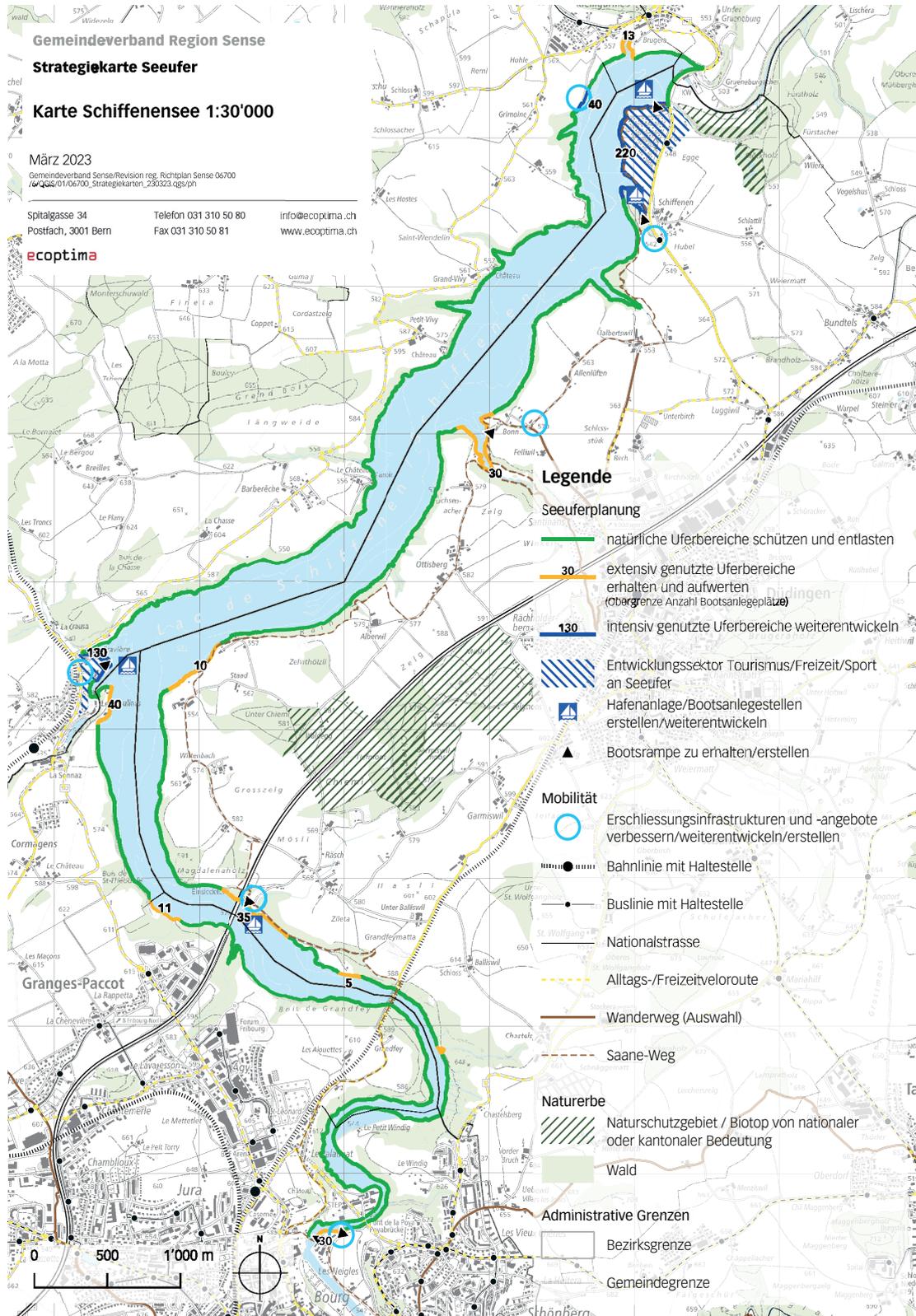


Abb. 13 Strategiekarte Seeufer Schiffenensee

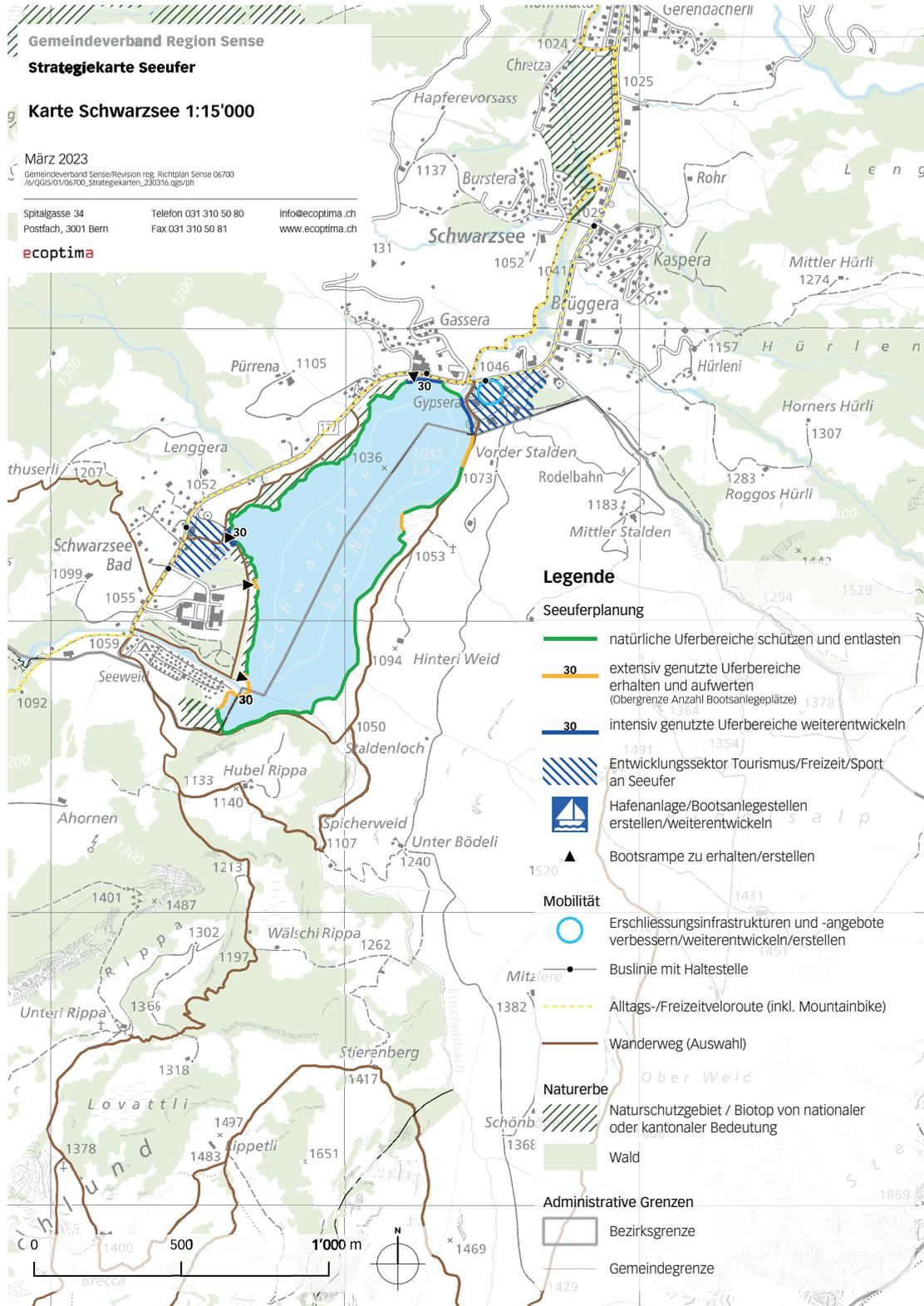


Abb. 14 Strategiekarte Seeufer Schwarzsee

5.5 Teilstrategie Energie

S14

Energiepolitik und -planung entwickeln

Die Strategie für die Energiepolitik und -planung des Sensebezirks und seiner Gemeinden baut auf sechs Handlungsleitsätzen auf:

- Entwicklung von eigenen nachhaltigen Energiepolitiken und -planungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und Kompetenzen sowie in Abstimmung mit den Energie- und Klimastrategien auf der kantonalen und nationalen Ebene;
- Positionierung mit fortschrittlichen Massnahmen in den Bereichen Energie, Umwelt und Klima, namentlich sollen die Energieeffizienz und der Einsatz erneuerbarer Energien auf dem Weg hin zu einer sicheren, wirksamen, nachhaltigen und klimaneutralen Energieversorgung gesteigert werden.
- Stärkung des Bezirks als Wirtschaftsstandort und des lokalen Gewerbes mit der Energiepolitik. Diese schenkt den Möglichkeiten der nachhaltigen Wertschöpfung in der Region besondere Beachtung.
- Die Mobilitätspolitik 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-, umwelt- und klimaverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs gefördert werden.
- Regelmässige Information der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden über energie- und ressourcenrelevante Themen und Projekte und Einbindung in die Prozesse, um das energie- und ressourcenbewusste Handeln in der Bevölkerung und im Gewerbe zu verankern. Die energiepolitische Einbindung der Bevölkerung und des Gewerbes trägt so auch zu einer nachhaltig hohen Lebens- und Wohnqualität bei.
- Zusammenarbeit mit energierelevanten Betrieben, Organisationen und Institutionen, um zielgruppenorientiert beratend die Steigerung der Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien zu unterstützen und somit zu einer sicheren, wirtschaftlichen, gesellschafts-, umwelt- und klimaverträglichen Energieversorgung beizutragen.

Zur Konkretisierung und Umsetzung der Strategie treffen der Sensebezirk und seine Gemeinden Massnahmen, die sich an die anerkannte, umfassende und zielführende Systematik von Energiestadt anlehnen. Darin werden Massnahmenpakete entsprechend der Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gemeinden und Region und der dynamischen Prozesse im Energie- und Klimabereich festgelegt, aus- und nachgeführt (jeweils mehrjähriges energie- und klimapolitisches Aktivitätenprogramm). Darüber hinaus engagieren sich der Sensebezirk und seine Gemeinden als Energieregion, welche insbesondere einen Rahmen für koordinierte Projekte und Aktivitäten und die Nachvollziehbarkeit (Monitoring) der Massnahmen und ihrer Wirkung gibt.

S15

Einheimische, erneuerbare Energien nutzen

Die Strategie für die Nutzung der einheimischen erneuerbaren Energien lehnt sich an den strategischen Grundsätzen des kantonalen Richtplans an. Diese priorisieren die Nutzung der erneuerbaren Energien und Abwärme, in individuellen Anlagen und Wärmeverbänden.

Auf der Basis der (Handlungs)Grundsätze und der Potenziale im Sensebezirk – insbesondere Umweltwärme, Solarenergie, Holz (in Wärmeverbänden und Einzelanlagen) und punktuell Wasserkraft (Trinkwassernetz, Schifflensee), Wind (Sektor Schwyberg) und Biogas – sind der Sensebezirk und seine Gemeinden in der Planung und bei der Realisierung von Projekten bestrebt, die einheimischen erneuerbaren Energiequellen verstärkt und nachhaltig zu nutzen und damit einen wichtigen Beitrag zur erneuerbaren Energieversorgung zu leisten.

Strategie zur Nutzung der einheimischen erneuerbaren Energien¹:

Energienetze

- Prioritärer Ausbau hocheffizienter Fernwärme unter hauptsächlichlicher Verwertung einheimischer erneuerbarer Energien und/oder Abwärme.
- Ausbau des Erdgasnetzes von Mittel- und Niederdruck an Orten, an denen dieses die erneuerbaren Energien im Sinne der Energiewende ergänzt.

Wasserkraft

- Optimale Aufwertung des Wasserkraftpotenzials.
- Bevorzugung der Projekte, die im Vergleich zur erzeugten Energiemenge nur einen geringfügigen Umwelteinfluss darstellen.
- Sanierung der bestehenden Gross- und Kleinwasserkraftanlagen, die Umweltprobleme verursachen, gemäss der kantonalen Planung für die Renaturierung der Gewässer.

Windenergie

- Förderung der energetischen Diversifizierung mit Bevorzugung der erneuerbaren Energien.
- Orientierung an den Zielen und Prinzipien des Konzepts Windenergie des Bundes (28. Juni 2017).
- Produktion von 160 GWh Windenergie pro Jahr bis 2030 (im Kanton Freiburg).
- Förderung der Entwicklung von Windparks in Sektoren, in denen die gesellschaftlichen, technischen, ökonomischen und ökologischen Aspekte berücksichtigt werden.

Geothermische Energie

- Steigerung der Energieproduktion aus Geothermie und thermischer Verwertung von Wasser.
- Anregung zur Ersetzung von Elektroheizungen und Heizungen mit fossilen Brennstoffen durch Wärmepumpen mit Erdwärmesonden, energetischen Geostrukturen und Wärmeaustauschern.
- Erleichterung der Wahl dieser Techniken für neue Gebäude.

¹ Basis: kantonalen Richtplan, Themen 119 – 123, Oktober 2018

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Solarenergie/Holz/
andere Biomasse | <ul style="list-style-type: none">– Bevorzugung und Erleichterung der Nutzung der erneuerbaren einheimischen Energiequellen durch die energetische Verwertung von Sonneneinstrahlung, Holz und übriger Biomasse. |
| Solarenergie | <ul style="list-style-type: none">– Aufstellen der Solarpanels in bebautem Umfeld, durch eine gute Integration der Anlagen und unter angemessener Berücksichtigung von geschützten Ortsbildern und Gebäuden. |
| Holz | <ul style="list-style-type: none">– Nutzung und Aufwertung des Energieholzes mit einer nachhaltigen Bewirtschaftung der kantonalen Waldressourcen und mit der Gewährleistung einer optimalen Logistik und einer effizienten Nutzung.– Verwertung des Energieholzes der kantonalen Waldressourcen in Heizanlagen, die sich bevorzugt in der Nähe der Produktionsstandorte befinden.– Nutzung des Energieholzes bevorzugt in Fernwärmenetzen oder Anlagen mit mittlerer und hoher Leistung (>70 kW).– Koordination des Bedarfs an Energieholz für die Planung der Fernwärmenetze mit der Freiburger Forstwirtschaft und der Holzindustrie. |
| Biogas | <ul style="list-style-type: none">– Wahl der Ansiedlungsorte in der Nähe potenzieller Verbraucherinnen und Verbraucher, um die Abwärme optimal nutzen zu können.– Berücksichtigung der Umweltbelästigungen, die durch Biogasanlagen gegenüber von Bauzonen generiert werden könnten, bei der Wahl der Standorte. Koordination des Bedarfs an Biomasse für die Planung der Biogasanlagen mit den freiburgischen Landwirtschafts- und Industriebetrieben.– Koordination der Verwertung von Abwärme von Biogasanlagen mit den Fernwärmenetzen. |

C Massnahmen

6. Massnahmenblätter

Massnahmenverzeichnis

Nummer	Seite	Bezeichnung
Siedlung		
S-1	49	Zentralitätsstruktur umsetzen
S-2	51	Arbeitszonen regional bewirtschaften
S-3	53	Arbeitsplatzschwerpunkte entwickeln
S-4	56	Begrenzung Siedlungsgebiet optimieren
S-5	58	Siedlungsverdichtung fördern
A-1	60	Überkommunale, öffentliche Infrastrukturen regional abstimmen
Verkehr und Mobilität		
V-1	62	Öffentlicher Verkehr (ÖV): Angebot und Infrastruktur gezielt verbessern
V-2	64	Fuss- und Veloverkehr (FVV), Schwachstellen und Lücken im Alltagsvelonetz beheben
V-3	69	Fuss- und Veloverkehr (FVV), Freizeitrouten (Velo- und Wanderwege) optimieren und das Angebot an Mountainbike-Routen ausbauen
V-4	73	Motorisierter Individualverkehr (MIV), Ortsdurchfahrten sanieren und Strassenräume aufwerten
V-5	76	Motorisierter Individualverkehr (MIV), Netzelemente optimieren
V-6	80	Motorisierter Individualverkehr (MIV), Parkierung abstimmen und optimieren
V-7	81	Motorisierter Individualverkehr (MIV), offizielle Parkierungen für Fahrgemeinschaften schaffen (Carpooling)
V-8	82	Kombinierte Mobilität (KM), Umsteigeorte/Knotenpunkte gestalten und stärken
V-9	86	Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzept für Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen
V-10	87	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern
Seeufer		
U-1	89	Qualitäten an Seeufern in Wert setzen und Nutzungen abstimmen
Energie		
E-1	93	Energieplanerische Grundsätze festlegen und umsetzen
E-2	95	Austausch und Zusammenarbeit mit einem energie- und klimapolitischen Aktivitätenprogramm pflegen
E-3	97	Sensebezirk als Energieregion positionieren
E-4	99	Energie- und Klimamonitoring führen
Controlling		
C-1	101	Einführung eines Monitoring- und Controlling-Systems

Massnahme S-1	Priorität A
Siedlung: Zentralitätsstruktur umsetzen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Mit der Festlegung und Etablierung der Zentren sowie den dazugehörigen Entwicklungsachsen sollen die räumlich-strukturellen Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung 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 (z.B. lokale Standortvoraussetzungen) können auch in Nicht-Zentrums-Gemeinden regionale Infrastrukturen erstellt werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Gemeinden mit vorgesehener Zentrumsfunktion erhalten bzw. schaffen die raum- und verkehrsplanerischen Voraussetzungen, dass sie die Funktionen (u.a. überkommunale Dienstleistungsfunktion, die Erschliessung der Arbeits- und Dienstleistungsorte sowie allfällige weitere spezifische Funktionen z.B. im Bereich Tourismus/Naherholung) wahrnehmen und gewährleisten können. Die Region unterstützt die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei deren Aufgaben. Die Gemeinden (Ortschaften) Böisingen/Laupen und Flamatt/Neuenegg treten verstärkt als Doppelzentrum auf, fördern ihre Zusammenarbeit und stimmen ihre räumliche Entwicklung ab.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Region (2), Gemeinden (1, 3)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Region, Gemeinden, Kantone FR und BE, Agglomeration Freiburg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Region definiert gemeinsam mit den Gemeinden und der Nachbarregion Bern-Mittelland die Funktion, den Handlungsspielraum und die Verpflichtungen des Regionalzentrums und der interkommunalen Zentren. Die Kantone Freiburg und Bern prüfen in Abstimmung mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Agglomeration Freiburg und den Gemeinden eine Aufnahme der Gemeinden im unteren und mittleren Sensebezirk in die Agglomerationsprogramme Bern oder Freiburg, um ihre räumliche Entwicklung innerhalb der funktionalen Agglomerationsplanung zu koordinieren. Die Region und die Gemeinden berücksichtigen die Zentralitätsstruktur bei strategischen Planungen (z.B. ÖV-Angebotsplanung, Arbeitszonenplanung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z.B. öffentliche Infrastrukturen wie Pflegeeinrichtungen, Schulen, Spitäler oder Sportstätten) sowie bei Projekten mit bedeutenden räumlichen Auswirkungen. Im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassungen überprüft und beurteilt die Region die Anwendung der Grundsätze zur Zentralitätsstruktur. 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): 1, 2 <input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: 3

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Agglomerationsprogramm Freiburg (A): Aufnahme Gemeinde(n) in BeSA-Perimeter
- Agglomerationsprogramm Bern (A): Aufnahme Gemeinde(n) in BeSA-Perimeter, Agglomerationsplanung
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Regionalkonferenz Bern-Mittelland (A): Massnahme Nr. BM.S-Ü.1 «Regionale Zentralitätsstruktur»

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B)
- 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, 27. Juni 2013». (B)
- Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK BM) werden Flamatt (Ortschaft) und Bösingen als Doppelzentren mit Neuenegg respektive mit Laupen aufgeführt. (B)

Massnahme S-2	Priorität A
Siedlung: Arbeitszonen regional bewirtschaften	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Mit der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung sollen die Arbeitszonen im Sensebezirk laufend aus einer übergeordneten, regionalen Sicht bewirtschaftet werden. Es sollen die notwendigen, räumlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen geschaffen werden, sodass die Wirtschaftsregion Sense gestärkt, der Boden haushälterisch und zweckmässig genutzt und attraktive Arbeitsmöglichkeiten für die Bevölkerung sichergestellt werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region übernimmt die Koordinationsaufgaben zum regionalen Arbeitszonenmanagement, bestehend aus dem Monitoring, der Bewirtschaftung und der Planung der Arbeitszonen und institutionalisiert ein entsprechendes System. 2. Die Region sorgt im Rahmen des Arbeitszonenmanagements für eine ausgewogene und attraktive Verteilung der Arbeitszonen und ihrer Erweiterungen im Sensebezirk und sichert die konzeptionellen Ergebnisse im regionalen Richtplan. 3. Die Region prüft die Umsetzung einer gemeinsamen regionalen Arbeitszone (AZ) im Sinne der Standortförderung, d.h. einer AZ, welche die Gemeinden gemeinsam bewirtschaften sowie die damit verbundenen Nutzen und Lasten gemeinsam teilen bzw. tragen. 4. Gemeinden, die ihre Arbeitszonen aufgrund der regionalen Arbeitszonenstrategie reduzieren müssen, legen die erforderliche Auszonung innert einer Frist von 2 Jahren ab Genehmigung des regionalen Richtplans öffentlich auf (Hinweis: nach Ablauf der Frist wird durch den Kanton eine Planungszone auferlegt). Dies betrifft: <ul style="list-style-type: none"> — Bösingen, Saanefeld C: 2.8 ha - Plasselb, Sageboden: 1.9 ha

Zuständigkeiten	
Federführung: Region	Beteiligte Stellen: Gemeinden, Kanton FR (BRPA, MobA, WIF), Agglomeration Freiburg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufbau System zum Arbeitszonenmanagement: <ul style="list-style-type: none"> – Die Region installiert eine Organisationsstruktur zum Arbeitszonenmanagement mit Leitung durch eine regionale Stabstelle «AZ-Management, Raumplanung und Standortentwicklung» – Die Region definiert unter Einbezug der Gemeinden die Aufgaben, Funktionen, Prozesse und Zuständigkeiten des Arbeitszonenmanagements. 2. Einführung und laufende Umsetzung des Arbeitszonenmanagements: <ul style="list-style-type: none"> – Monitoring: Die Region überwacht den Stand der Arbeitszonen und erstellt jährlich eine regionale Übersicht über die die aktuelle Nutzung und die vorhandenen Nutzungspotenziale aller Arbeitszonen (quantitative und qualitative Aussagen) sowie über das Angebot und die Nachfrage. Sie aktualisiert dazu die SyZACT-Datenbank gemäss den kantonalen Richtlinien. – Bewirtschaftung: Die Region stimmt auf Grundlage des Monitorings und unter Überprüfung der kantonalen Anforderungen und regionaler Betrachtung die Arbeitszonen ab und schlägt Massnahmen zur Baulandmobilisierung, Arbeitszonenumlagerung, Optimierung der Flächennutzung und zum Schaffen von neuen Arbeitszonen vor. – Planung: Die Region überprüft und aktualisiert die strategischen Stossrichtungen der Arbeitszonenentwicklung periodisch und schlägt die erforderlichen Massnahmen zur Umsetzung im Rahmen der regionalen Richtplanung vor.

3. Prüfung gemeinsame regionale Arbeitszone

- Die Region zeigt in einem Konzept ein mögliches gemeinsames Verwaltungssystem, eine geeignete Trägerschaft sowie mögliche Ausgleichsmechanismen der Lasten und Nutzen auf und unterbreitet dieses den Gemeinden.

4. Umsetzung

- Die Gemeinden setzen die Massnahmen in den geeigneten Instrumenten mit der kommunalen Nutzungsplanung um.

Priorität:

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

Zeithorizont:

- Kurzfristig (2023-2027): 1, 3
- Mittelfristig (2028-2032):
- Langfristig (ab 2033):
- Daueraufgabe: 2, 4

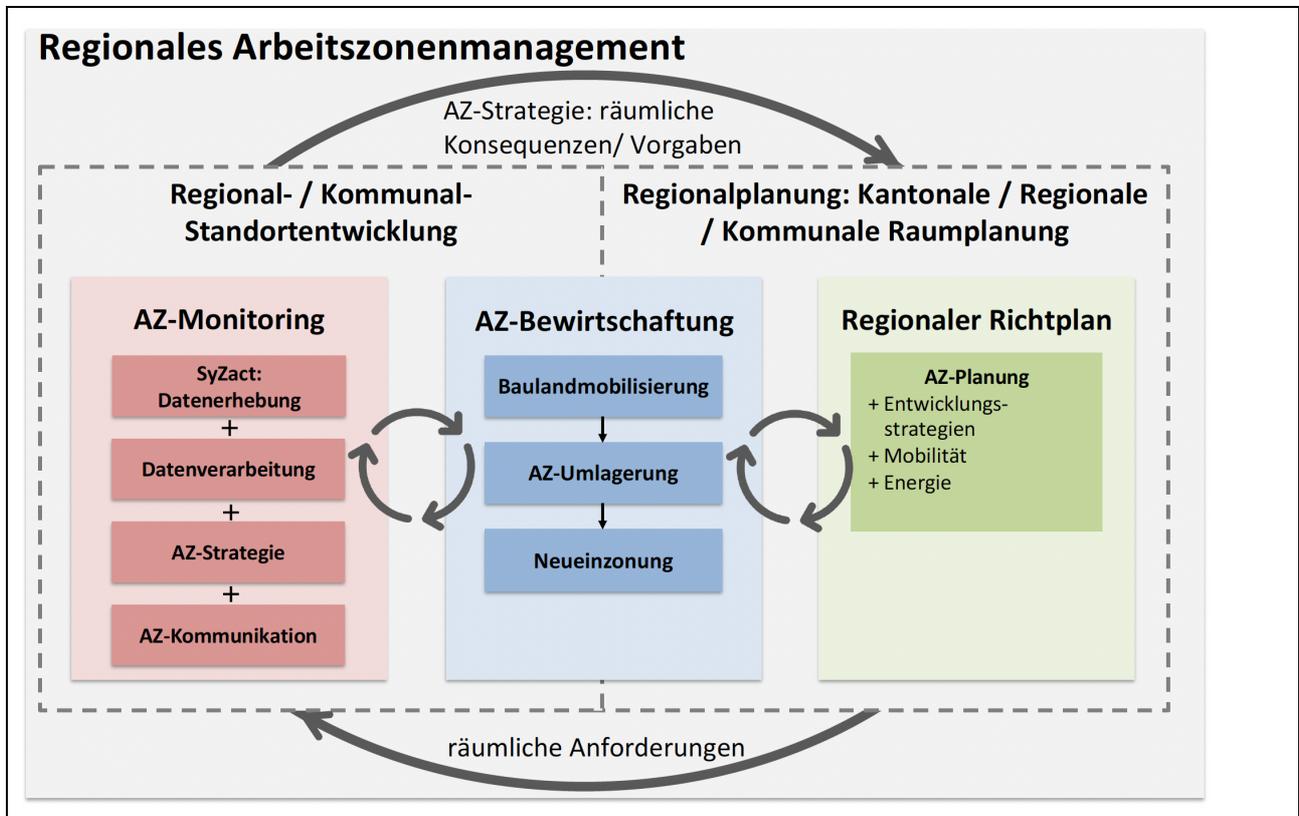
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Kantonaler Richtplan Freiburg (A): operativer Teil, T105. «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»
- Agglomerationsprogramm Freiburg (A)
- Regionaler Richtplan Sensebezirk (A): Massnahmenblatt S-1 «Zentralitätsstruktur umsetzen»

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Kantonales Arbeitszonenmonitoring SyZACT (G)
- Schlussbericht «Arbeitszonen in der Region Sense. Projekt für ein regionales Arbeitszonenmanagement» (sofies, 30. April 2020) (G)

Das Prinzip des regionalen Arbeitszonenmanagements im Sensebezirks



Massnahme S-3	Priorität A
Siedlung: Arbeitsplatzschwerpunkte entwickeln	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Mit der Planung und Entwicklung von raumplanerisch besonders geeigneten Arbeitsplatzschwerpunkten sollen günstige Bedingungen für neue Arbeitsplätze geschaffen und die Regionalentwicklungsachsen im Sinne der Nachhaltigkeit und als Ganzes gestärkt werden.</p> <p>Die Festlegung der Arbeitsplatzschwerpunkten erfüllt die Grundsätze, welche im kantonalen Richtplan aufgeführt sind. Insbesondere ist eine hohe Erschliessungsgüte des Verkehrs und eine konzentrierte sowie auf die Umgebung abgestimmte Ansiedlung von Betrieben mit regionaler Ausstrahlung zu garantieren. Daneben soll ein Grundangebot von Arbeits- und Gewerbebezonen von lokaler Bedeutung den Fortbestand bestehender Betriebe und gezielte Weiterentwicklungen ermöglichen, um das Wirtschaftsgefüge mittlerer und kleinerer Ortschaften zu erhalten.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region, die Gemeinden und der Kanton planen und entwickeln die Arbeitsplatzschwerpunkte in einer engen Zusammenarbeit. 2. Die Region stellt bei Erweiterungsgesuchen von Arbeitszonen die Übereinstimmung mit der regionalen Arbeitszonenstrategie sowie den erarbeiteten Entwicklungskonzepten sicher. Sie ist verantwortlich für eine regional abgestimmte Priorisierung der Erweiterungsprojekte. 3. Die Gemeinden fördern die Realisierung der Arbeitsplatzschwerpunkte, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen und die auf regionaler Ebene festgelegten Massnahmen im Rahmen ihrer Ortsplanung planerisch umsetzen. Sie legen bei der Entwicklung der Gebiete Wert auf die Erschliessung und die Qualität der Siedlung, z.B. auf die Gestaltung und Ausstattung der Freiräume sowie des öffentlichen Raums. 4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Ausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken). 5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur. 6. Die Gemeinden arbeiten bei Unternehmensansiedlungen eng mit dem Gemeindeverband Sense und der kantonalen Wirtschaftsförderung zusammen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region (1, 2) Standortgemeinden (1, 3 – 6)	Beteiligte Stellen: Gemeinden, Kantone, Agglomeration Freiburg, Regional-konferenz Bern-Mittelland, Grundeigentümer

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorbereitungsphase: Die Region legt in einer Kooperationsvereinbarung mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit zur Entwicklung des Arbeitsplatzschwerpunktes fest. 2. Analysephase: Die Region hält in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in einem Gebietsspiegel die wesentlichen Merkmale, die massgeblichen Planungsgrundlagen, die Entwicklungspotenziale und die Schlüsselprobleme fest.

3. Planungsphase:

- Die betroffenen Gemeinden erarbeiten in Zusammenarbeit mit der Region ein Entwicklungskonzept oder eine Masterplanung für die Arbeitsplatzschwerpunkte, wenn eine Entwicklung möglich oder ein Bedürfnis vorhanden ist. Im Konzept wird die angestrebte Entwicklung (Nutzung, Bebauung inkl. städtebaulichen Leitgedanke, Erschliessung, Gestaltung) sowie das weiterzuverfolgende Umsetzungsprogramm festgelegt. Dies unter Berücksichtigung der kantonalen und regionalen Strategien und Anforderungen.
- Die Region und die Gemeinden setzen die Absichten und die Massnahmen aus den Entwicklungskonzepten in die geeigneten Instrumente (Richtpläne, Nutzungspläne, Detailüberbauungspläne, Infrastrukturverträge etc.) um.
- Die Region nimmt im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassungen bei Änderungen der Ortsplanung oder bei entsprechenden Detailbebauungsplanungen Stellung und stellt die Umsetzung der regionalen Arbeitszonenplanung sicher.

4. Entwicklungs-/Marktphase: Die Gemeinden entwickeln die Standorte rasch und mit hoher Qualität (Baureifeerstellung, Verfügbarkeit) und bieten sie parallel dazu oder anschliessend mit geeigneten Informations-, Promotions- und Marketingmassnahmen dem Endnutzer an. Alle Areale werden in die Datenbank der Arbeitszonen der kantonalen Anstalt für die aktive Bodenpolitik integriert. Baureife Arbeitsplatzareale sind prioritär zu behandeln.

Die Region unterstützt die Standortgemeinden bei der Entwicklung der Arbeitsplatzschwerpunkt mit geeigneten Massnahmen (z.B. Kommunikation, Marketing).

Priorität:

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

Zeithorizont:

- Kurzfristig (2023-2027): 1 – 3
- Mittelfristig (2028-2032): 4 – 5
- Langfristig (ab 2033):
- Daueraufgabe: 6

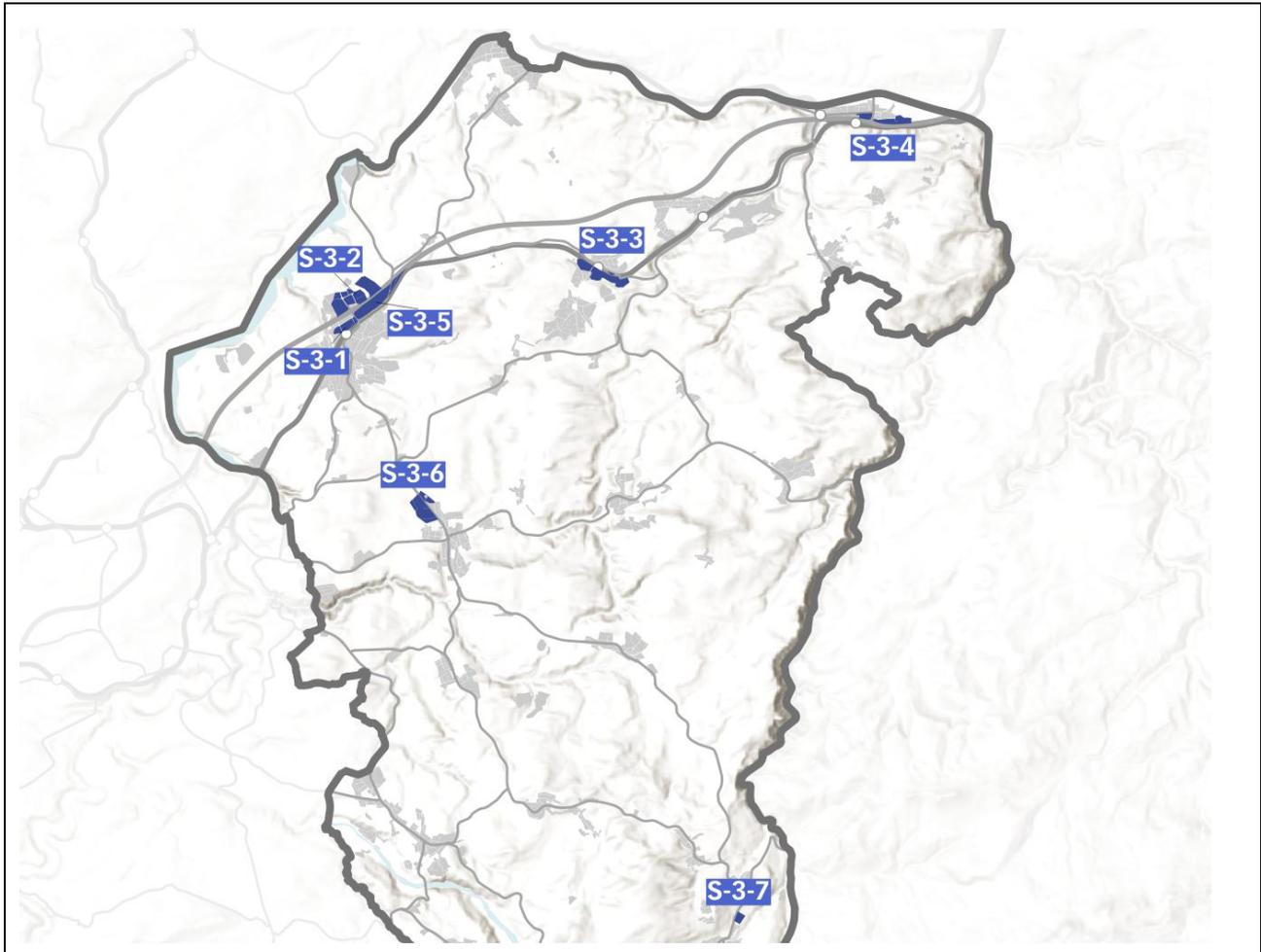
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Kantonaler Richtplan Freiburg (A): Massnahmenblätter T101., T104, T105., T301
- Agglomerationsprogramm Freiburg (A)
- Regionaler Richtplan Sensebezirk (A), Massnahme S-1 «Zentralitätsstruktur umsetzen»
- Regionaler Richtplan Sensebezirk (A), Massnahme S-5 «Begrenzung Siedlungsgebiet optimieren»,
- Regionaler Richtplan Sensebezirk (A), Massnahmen Verkehr

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Schlussbericht «Arbeitszonen in der Region Sense. Projekt für ein regionales Arbeitszonenmanagement» (sofies, 30. April 2020) (G)
- Die Entwicklung von lokalen, übrigen Arbeitszonen ist weiterhin, jedoch in beschränktem Rahmen und unter Einhaltung der Anforderungen gemäss kantonalem und regionalem Richtplan möglich. (B)
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, beziehungsweise Massnahmen, welche von Mitgliedergemeinden der Agglomeration Freiburg ausgeführt werden, sind mit den Anforderungen und Grundsätzen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B)

Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkte



Nr.	Standort	Typ*	überbaut	verfügbare Reserven	Erweiterungen	ÖV-EGK**
S-3-1	Düdingen Bahnhof	KAZ	7.4	0.0	+ 0.0	–
S-3-2	Düdingen Birch	KAZ	9.6	5.8	+ 20.1	B – D
S-3-3	Schmitten Schmittenmoos	KAZ	17.1	1.3	+ 0.0	–
S-3-4	Wünnewil-Flamatt Oberflamatt	KAZ	6.8	1.1	+ 4.0	D / E
S-3-5	Düdingen Murtenstrasse	RAZ	19.6	0.1	+ 0.0	–
S-3-6	Tafers, Mariahilfstrasse	RAZ	12.5	0.00	+ 5.0	Süd: C Ost: C/D West: D/E
S-3-7	Plaffeien, Bifang	RAZ	0.00	0.00	+ 3.0	D

(Voraussetzung für eine Einzonung ist, dass attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt werden können.)

* KAZ Kantonale Arbeitszone
RAZ Regionale Arbeitszone

** ÖV-EGK Erschliessungsgüteklasse öffentlicher Verkehr (nach kantonalem Richtplan) der Erweiterung

Massnahme S-4	Priorität A
Siedlung: Begrenzung Siedlungsgebiet optimieren	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Das Siedlungsgebiet ist als Begrenzung der zukünftigen Siedlungsentwicklung (Bauzonen nach Art. 15 RPG) zu verstehen und wird mit dem kantonalen Richtplan festgelegt. Mit der Begrenzung wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und die Eingrenzung der Zersiedelung sowie die Wahrung von intakten Landschaftsräumen angestrebt. Die Siedlungsentwicklung soll an raumplanerisch optimalen Orten konzentriert stattfinden, sodass eine nachhaltige Entwicklung sichergestellt wird.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen das mit dem kantonalen Richtplan festgelegte Siedlungsgebiet: Erweiterungen der Bauzone im Sinne von Art. 15 RPG (inkl. Arbeitszonen von lokaler/übriger Bedeutung) siedeln sie innerhalb des Siedlungsgebietes, respektive den dafür vorgesehenen Erweiterungssektoren und an die bestehenden Bauzonen an. <u>Gemeinden, die ihre rechtskräftigen Bauzonen aufgrund der regionalen Planung des Siedlungsgebiets reduzieren müssen, legen die erforderliche Auszonung innert einer Frist von 2 Jahren ab Genehmigung des regionalen Richtplans öffentlich auf. Dies betrifft die Gemeinden: Plaffeien, Plasselb und Schmitten.</u> Die Gemeinden prüfen den Anpassungsbedarf am kantonal festgelegten Siedlungsgebiet im Rahmen ihrer Ortsplanungen. Anpassungen zur Optimierung der Siedlungsbegrenzung beantragt die Gemeinde via regionalem Richtplan.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: Region, Kanton

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Anpassung Kantonalen Richtplan: Der Kanton übernimmt die vorgeschlagenen Anpassungen am Siedlungsgebiet von strategisch regionaler Bedeutung gemäss Richtplan-Übersichtskarte in die kantonale Richtplankarte. Umsetzung in Ortsplanung: Die Gemeinden übernehmen das Siedlungsgebiet in die kommunalen Richtpläne. 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): 1 <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): 2 <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kantonaler Richtplan: T101 «Siedlungsgebiet» (A) und Übersichtskarte (K) – Agglomerationsprogramm Freiburg (A) – Regionaler Richtplan Sensebezirk (A), Massnahme V-1 «öffentlicher Verkehr (ÖV)» 	

- Die Interessen der Landwirtschaft (Fruchtfolgefleichen), des Ortsbild-, Landschaft- und Gewässerschutzes müssen auf kommunaler Stufe, d.h. bei den konkreten Einzonungsvorhaben oder Arealentwicklungen, berücksichtigt werden (A).

Grundlagen, Bemerkungen und Hinweise

- Staat Freiburg, BRPA (2021): Arbeitshilfe Regionalplanung, Kap. 8.1.1 Siedlungsgebiet, Regeln für die Vorschläge zur Anpassung des Siedlungsgebiets.

Optimierung des Siedlungsgebiets

Kartenausschnitte und tabellarische Übersicht im Anhang 2 des Erläuterungsberichts.

Massnahme S-5	Priorität A
Siedlung: Siedlungsverdichtung fördern	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Sensebezirk soll sich baulich prioritär nach innen entwickeln. Damit trägt er dazu bei, dass der Boden haushälterisch genutzt und die Landschaft geschont wird, dies unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität. Die Gemeinden sollen ihre planerischen Aufträge auf einheitlichen, guten Grundlagen vorantreiben können, sodass im Sensebezirk eine vergleichbare Arbeitsweise entsteht.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die strengeren Vorgaben der Innenverdichtung stellen viele Gemeinden des Sensebezirks vor ähnliche Herausforderungen und Fragestellungen. Die Region unterstützt die Gemeinden stufengerecht bei der Innenentwicklung und leistet einen Beitrag zur Verminderung der Umsetzungshindernisse, indem sie: <ol style="list-style-type: none"> a) die Kommunikation, Information und Sensibilisierung der Gemeinden und der Bevölkerung fördert; b) überkommunale Hilfsmittel zur Planung und Umsetzung der Innenverdichtung zur Verfügung stellt. 2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Siedlungsentwicklung nach innen, indem sie auf planerischer und politischer Ebene darauf Einfluss nehmen. 3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Geeignete Gebiete sollen hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so verdichtet werden, dass eine hohe Siedlungsqualität erreicht, attraktive Grün- und Freiräume geschaffen und eine Vereinbarkeit bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten sichergestellt werden kann.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region (1), Gemeinden (2)	Beteiligte Stellen: Region, Gemeinden, Kanton

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region intensiviert den Kontakt mit den Gemeinden und ihren Ortsplaner/-innen und prüft Plattformen zum Austausch von praktischen Herausforderungen und Umsetzungsschwierigkeiten im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen. 2. Die Region erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Ortsplaner/-innen eine Arbeitshilfe zur Innenentwicklung, bestehend aus: <ol style="list-style-type: none"> a) einem Pflichtenheft zur einheitlichen Erarbeitung der kommunalen Studie zum Verdichtungs- und Aufwertungspotenzial; b) einem einfachen Massnahmen- und Instrumentenkatalog (Werkzeugkasten) zur Innenentwicklung von der Planung bis zur Mobilisierung. 3. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Siedlungsentwicklung nach innen und bearbeiten das Thema gestützt auf die Arbeitshilfe. Insbesondere bei der Ortsplanungsrevision und Planerlassverfahren zu Einzonungen wird das Thema angegangen. 4. Die Gemeinden fördern die Mobilisierung der erkannten Innenentwicklungspotenziale mit Grundeigentümergegesprächen (Information, Sensibilisierung), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Ausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandlenkende Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken) an. 5. Die Gemeinden gehen bei Bedarf zur weiteren Unterstützung proaktiv auf die Region zu.

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): 1, 2</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: 3 – 5</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <p>– kantonaler Richtplan Freiburg (A): operativer Teil, T103. «Verdichtung und Aufwertung»</p> <p>– Agglomerationsprogramm Freiburg (A)</p> <p>– Regionaler Richtplan Sensebezirk (A): Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr; öffentlicher Verkehr</p>	

<p>Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)</p>
<p>Das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) verlangt die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Themen wie der Kulturlandschutz und die Siedlungsverdichtung stehen seither im Zentrum der Raumplanung. Auch der kantonale Richtplan formuliert neue Aufträge an die Gemeinden bezüglich Entwicklung nach innen. (B)</p> <p>Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, beziehungsweise Massnahmen welche von Mitgliedergemeinden der Agglomeration Freiburg ausgeführt werden, sind mit den Anforderungen und Grundsätzen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B)</p> <p>Allfällige Verdichtungen entlang von Strassenachsen, die der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV) unterstellt sind, können zu einer Erhöhung des Risikos führen. In solchen Fällen muss auf Stufe der Nutzungsplanung ein Koordinationsverfahren gemäss Art. 11a StFV zwischen der Raumplanung und dem Schutz vor Störfällen durchgeführt werden. (B)</p>

Massnahme A-1	Priorität B
Ausstattung: überkommunale, öffentliche Infrastrukturen regional abstimmen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Öffentliche Infrastrukturen leisten einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Entwicklung des Sensebezirks. Grössere Anlagen können aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung (z.B. Verkehr) und die Umwelt bedeuten. Bei solchen Vorhaben erscheint eine regionale Abstimmung angezeigt. Der nötige Planungs- und Abstimmungsprozess ist im Sensebezirk aber weder vorhanden, noch institutionalisiert. Räumliche Festlegungen gestützt auf eine regionale Interessenabwägung könnten der Sicherung der notwendigen Standorte und der langfristig notwendigen Handlungsspielräume auf kommunaler Planungsebene dienen. Bei Bedarf sollen für den Sensebezirk im Rahmen der Regionalplanung gut abgestimmte Lösungen gefunden und mit dem regionalen Richtplan optimale planungsrechtliche Voraussetzungen für die Gemeinden geschaffen werden.</p> <p>Die Region und die Gemeinden sollen eine gute Zusammenarbeit pflegen, um die Versorgung mit öffentlichen Infrastrukturen sicherstellen zu können und ein attraktives Angebot zu schaffen.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region prüft die Möglichkeit, die konkrete Umsetzung und planerischen Prozesse einer Standortevaluation und Abstimmung von grösseren, öffentlichen Infrastrukturvorhaben auf regionaler Ebene mit räumlichen Festlegungen im regionalen Richtplan. 2. Die Region unterstützt bei Bedarf die Gemeinden, Zweckverbände oder andere Trägerschaften bei der Standortevaluation von grösseren Vorhaben, bei Abklärungen mit dem Kanton, bei der Ausarbeitung von Finanzierungslösungen oder bei der Koordination in Zusammenhang mit der Erschliessung und Erreichbarkeit der Infrastrukturen und berät sie bei Planungsfragen. 3. Die Gemeinden bezeichnen und sichern die für öffentliche Infrastrukturen erforderlichen Flächen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung. Bei der Standortplanung achten sie auf eine gute verkehrliche Erschliessung und auf die Einbettung in die bestehende Siedlungs- und/oder Landschaftsstruktur. Sie stellen die Abstimmung mit der kantonalen und regionalen Richtplanung sowie mit der Planung der Zweckverbände sicher. 4. Die Gemeinden sorgen für ein kommunales Angebot an Räumen und Flächen für Bildung, Kultur, Sport und Freizeit. Sie setzen sich dafür ein, dass Angebote flexibel genutzt werden können. Nach Möglichkeit arbeiten sie mit anderen Gemeinden zusammen. 5. Die Gemeinden stellen die nötigen Bauten und Institutionen zur Gesundheits- und Altersversorgung zur Verfügung und schliessen sich zu Zentren oder zu anderen gemeinsamen Organisationsstrukturen zusammen. Sie unterstützen mit planerischen Mitteln private Initiativen in diesem Bereich, soweit diese öffentlichen Aufgaben wahrnehmen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region (1, 2), Gemeinden (3 – 5)	Beteiligte Stellen: Region, Kanton

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Region erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton einen Vorschlag zur Planung von öffentlichen Infrastrukturen auf regionaler Ebene. Sie zeigt darin mindestens die Kriterien zur Bestimmung von Vorhaben von regionaler Bedeutung, die Grundsätze für die Standortevaluation sowie den vorgesehenen Planungsprozesses auf. Ein grober Prozessbeschreibung wäre wie folgt denkbar: <ul style="list-style-type: none"> Bei der Planung von neuen oder bei massgeblichen Entwicklungen bestehender Infrastrukturen mit regionaler Bedeutung und grossen räumlichen oder infrastrukturellen Auswirkungen (z.B. Sportstätten) erfolgt eine koordinierte Planung mittels eines regionalen Konzepts. Das Konzept soll die Bedürfnisse, den Bedarf und die räumliche Lösungsstrategie festlegen und nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern (z.B. Zweckverbände, Vereine, regionalen Bevölkerung) erarbeitet werden. In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Gemeinden, Region, Kanton und ggf. Dritten sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit und der Finanzierung festzulegen. Die räumlichen Ergebnisse des Konzepts werden im regionalen Richtplan gesichert. Gestützt auf das erarbeitete Konzept kann das Einzelvorhaben von der Standortgemeinde innerhalb von Vorstudien wie Machbarkeitsstudien und Standortevaluationen weiter definiert werden. Die Massnahmen sind in den geeigneten Instrumenten (Nutzungspläne, Detailüberbauungspläne, Infrastrukturverträge etc.) festzuhalten und bis hin zu deren Genehmigung abzusichern. Für das einzelne Vorhaben ist in unterschiedlicher Zusammensetzung der Trägerschaft ein Vor- und Bauprojekt zu erarbeiten. Die Region fällt unter Beteiligung aller Gemeinden einen Grundsatzentscheid zur regionalen Planung von öffentlichen Infrastrukturen und bestimmt das weitere Vorgehen bis zur nächsten Revision des regionalen Richtplans. 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): 1, 2</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> Regionaler Richtplan Sensebezirk, Massnahme S-1 «Zentralitätsstruktur umsetzen» Kantonaler Richtplan Freiburg: operativer Teil, T118. «öffentliche Infrastrukturen» Agglomerationsprogramm Freiburg (A) 	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)
<ul style="list-style-type: none"> Die im kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt T118. «öffentliche Infrastrukturen» festgelegten Grundsätze sowie die darin erwähnten, weiteren Kriterien für die Ansiedlung von solchen Infrastrukturen sind zu erfüllen. (B) Die Lokalisierung des Freiburger Spital und seine Standorte (darunter Tafers) werden im Rahmen der vom Staatsrat erstellten Spitalplanung beschlossen. (B) Tourismus- und Freizeitprojekte sowie Unternehmen, die täglich über 2'000 Fahrten des motorisierten Verkehrs verursachen (Schwerverkehr zählt doppelt) gelten als grosse Verkehrserzeuger (kantonaler Richtplan Massnahmenblatt T106.) Die geltenden Grundsätze gemäss genanntem Massnahmenblatt sind bei der Planung zu berücksichtigen. (B) Für die planerische Umsetzung von Sportzentren von regionalem Interesse sowie von grossen Verkehrserzeugern muss ein Detailbebauungsplan erstellt werden (Art. 28 Abs. 1 RPBR) (B) Die Planung des «Grundangebots» von öffentlichen Infrastrukturen (z.B. Primarschulen, kommunale Verwaltungen, etc.) liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. (B) Der Kanton behält es den Regionen offen, den Bedarf an neuen öffentlichen Infrastrukturen von regionaler Bedeutung zu untersuchen und neue Standorte für regionale, öffentliche Infrastrukturprojekte mit dem regionalen Richtplan festzulegen. (B)

Massnahme V-1	Priorität A und B
Verkehr: Öffentlicher Verkehr (ÖV): Angebot und Infrastruktur gezielt verbessern	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Sensebezirk strebt eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen mit grosser Pendlernachfrage an. An strategisch bedeutsamen Orten der Siedlungsentwicklung soll zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine Erschliessungsgüteklasse C erreicht werden. Innerhalb des Bezirkes sind attraktive Verbindungen, insbesondere zu den regionalen und interkommunalen Zentren, zum kantonalen Zentrum sowie zum Zentrum Tourismus Schwarzsee sicherzustellen. An den Fernverkehr sollen gute Anschlüsse über den Bahnhof Düdingen und Freiburg, insbesondere zur Bundeshauptstadt Bern gewährleistet werden. Die Abstimmung von Bus und Bahn, d.h. direkte Anbindungen an das S-Bahnnetz innerhalb oder gerade ausserhalb der Region, ist zu verbessern. Die Schülertransporte und der öffentliche Linienverkehr sollen besser aufeinander abgestimmt werden.</p> <p>Im unteren Sensebezirk soll die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr, dem Kollektivverkehr sowie dem individuellen Bedarfsverkehr verbessert werden, um den MIV auf andere Verkehrsträger zu verlagern.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region setzt sich im Rahmen der Fahrplanverfahren und der Arbeitsgruppe «öffentlicher Verkehr» für die Umsetzung der auf strategischer Ebene festgelegten Angebotsstandards und der regionalen Interessen ein. 2. Die Region prüft den Bedarf und die Möglichkeiten nach zusätzlichen ÖV-Verbindungen, Angebotserweiterungen und Verbesserungen der Infrastrukturen von regionaler Bedeutung und klärt dies im Rahmen der Arbeitsgruppe «öffentlicher Verkehr», wie zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> – Direktere und schnellere Erschliessung des Bezirks mit der Bahn; – Verbesserte Verbindungen zum Regionalzentrum Tafers aus dem unteren, mittleren und oberen Sensebezirk, insbesondere mit einer Optimierung der Umsteigebeziehungen aus dem unteren Bezirk und direkteren Anbindungen der Gemeinden aus dem mittleren und oberen Sensebezirk; – Schliessung der Taktlücken in den Nebenverkehrszeiten zu einem 60'-Grundtakt auf den Buslinien; – Ausdehnung der Abendbetriebe; – Aufnahme von Schülerkursen auf den ÖV-Linien in den offiziellen Fahrplan und Abstimmung der Schulstundenplanung mit dem Fahrplan des öffentlichen Verkehrs – Verbesserungen Busangebot Tafers – Düdingen (GVK TAF-DUE 1) – Verbesserung Busverbindung Bösinggen – Düdingen (GVK BOE-DUE 1) – Verbesserung Busangebot Flamatt – Ueberstorf/Niedermettlen (GVK UEB-FLA 2) – Optimierung der Lage der Bushaltestellen, respektive Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung 3. Die Region prüft eine einheitliche Finanzierung der Schultransporte mit Unterstützung alternativer Angebotsformen (wie bspw. Pedibus, in abgelegenen Räumen Elterntaxi oder Unterstützungsbeiträge an Kauf Velo/Roller) durch die öffentliche Hand). 4. Der Kanton Freiburg prüft zusammen mit der Region und den Gemeinden Optionen für ein ergänzendes ÖV-Angebot für die untere Sense. Um auf die Netzlücken und Defizite bei der Erschliessungsqualität zu antworten. Sollen innerhalb des klassischen Linienbetriebs bedarfsorientierte Optimierungen geprüft sowie auch alternative, bedarfsorientierte Angebote getestet werden. 5. Die Gemeinden prüfen abgestimmt auf ihre Siedlungsentwicklung die kommunalen Bedürfnisse oder konkreten Anträge in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und melden diese aktiv bei der Region.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region (1-4) Gemeinden (5)	Beteiligte Stellen: Region, Gemeinden, Kantone Bern und Freiburg, Agglomeration Freiburg

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region sammelt die Anliegen aus den Gemeinden z.Hd der Arbeitsgruppe «öffentlicher Verkehr». 2. Die Arbeitsgruppe «öffentlicher Verkehr» bereitet die Bedürfnisse und Anträge aus den Gemeinden auf, erarbeitet für die obenstehenden Ziele konkrete und umsetzbare Lösungen/Massnahmen und entscheidet über das weitere Vorgehen. 3. Das MobA prüft die Empfehlungen der Arbeitsgruppe und entscheidet über eine Bestellung bei den Transportunternehmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt. 4. Die Gemeinden setzen die durch die Arbeitsgruppe erarbeiteten Massnahmen und Empfehlungen um, soweit diese in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen. 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027):</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fahrplanverfahren (A) – Agglomerationsprogramm Freiburg (A) – Regionaler Richtplan Sensebezirk (A): Massnahmen S-1 «Zentralitätsstruktur umsetzen», S-3 «Arbeitsplatzschwerpunkte entwickeln», S-5 «Siedlungsgebiet optimieren» 	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)
<ul style="list-style-type: none"> – Staat Freiburg: kantonaler Richtplan, operativer Teil (Abschnitt C), T201. Öffentlicher Verkehr (G) – Staat Freiburg (2014): Kantonaler Verkehrsplan (G) – Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G), Schlussbericht – Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg 4G (B): <ul style="list-style-type: none"> 4M.05.01B Aufwertung der Bushaltestellen in Düdingen 4M.05.06 Vergrösserung der Bahnunterführung Warpel – Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B) – Die Linienführung und Attraktivität des ÖV-Abschnittes zwischen Plaffeien und Schwarzsee ist mit der Trägerschaft des Naturparks Gantrisch zu koordinieren. (B)

Massnahme V-2	Priorität A
Verkehr: Fuss- und Veloverkehr (FVV), Schwachstellen und Lücken im Alltagsvelonetz beheben	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Als Grundnetz der Alltagsvelorouten im Sensebezirk wird das kantonale und das lokale Netz sowie das Agglomerationsnetz verstanden. Ziel ist das Erhalten und Optimieren dieses Netzes sowie das Schliessen von Netzlücken im ganzen Sensebezirk. Zwischen den Entwicklungsschwerpunkten für Wohnen und Arbeiten in den Zentren, in Richtung der publikumsintensiveren Dienstleistungseinrichtungen von regionaler Bedeutung (z.B. Schulen, Einkaufs- und Sportzentren) sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll der Sensebezirk mit qualitativ guten, direkten, sicheren und attraktiven Veloverbindungen für den Alltagsverkehr ausgestattet sein, welche den Bedürfnissen (Arbeits-, Schüler- oder Einkaufsverkehr) gerecht werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region prüft die kantonale Veloplanung sowie die Planung des Agglomerationsnetzes bezüglich der Umsetzung der obenstehenden Ziele und unterbreitet dem Kanton, respektive der Agglomeration konkrete Anträge zur Verbesserung des kantonalen Netzes. 2. Die Region klärt, ob zur Verknüpfung des kantonalen Netzes mit dem lokalen Netz Lücken bestehen, die es zu schliessen gilt. Sie legt bei Bedarf Massnahmen fest, wie diese Abschnitte optimiert werden können. 3. Die Gemeinden setzen im Rahmen ihrer kommunalen Planungen die Massnahmen auf den Gemeindestrassen um und stellen die Verknüpfung zwischen dem kommunalen und kantonalen Wegnetz sicher. Sie koordinieren das kommunale Netz mit den Nachbargemeinden.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Region: (1, 2)</p> <p>Kanton Freiburg: (V-2-5, V-2-9, V-2-12, V-2-14, V-2-15, V-2-16)</p> <p>Gemeinden: (3), (V-2-1, V-2-2, V-2-3, V-2-4, V-2-7, V-2-8, V-2-10, V-2-11, V-2-13)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden, Kanton, Agglomeration Freiburg</p>

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region überprüft die kantonale Netzplanung und identifiziert Netzlücken. Dabei prüft sie auch die Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzung des Alltagsvelonetz zwischen Uttewil (Bösingen) und Schmitten – Ergänzung des Alltagsvelonetz zwischen Tentlingen und Giffers (Ischlag und Kappellacker via «Hohi Fuhra») 2. Die Region führt bei Bedarf eine Vertiefungsstudie durch. Diese zeigt auf, welche zusätzlichen Abschnitte in das Alltagsvelonetz aufgenommen werden sollen, mit welchen ergänzenden Massnahmen das Alltagsvelowegnetz optimiert werden kann und welche erhöhten Qualitätsstandards auf den regionalen Velohaupttrouten gelten sollen. Sie sichert die Ergebnisse – sofern erforderlich – im behördenverbindlichen regionalen Richtplan. 3. Der Kanton <u>nimmt prüft</u> die Verbesserungsvorschläge <u>/-anträge</u> und die Ergebnisse aus dem regionalen Prüfauftrag und ggf. der regionalen Vertiefungsstudie zum Alltagsveloroutennetz <u>zur Kenntnis</u>, <u>nimmt sie ggf. in die kantonale Planung auf</u> und berücksichtigt diese im Rahmen seiner eigenen Tätigkeiten (z.B. anstehende Sanierungen der Kantonsstrassen).

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
--	---

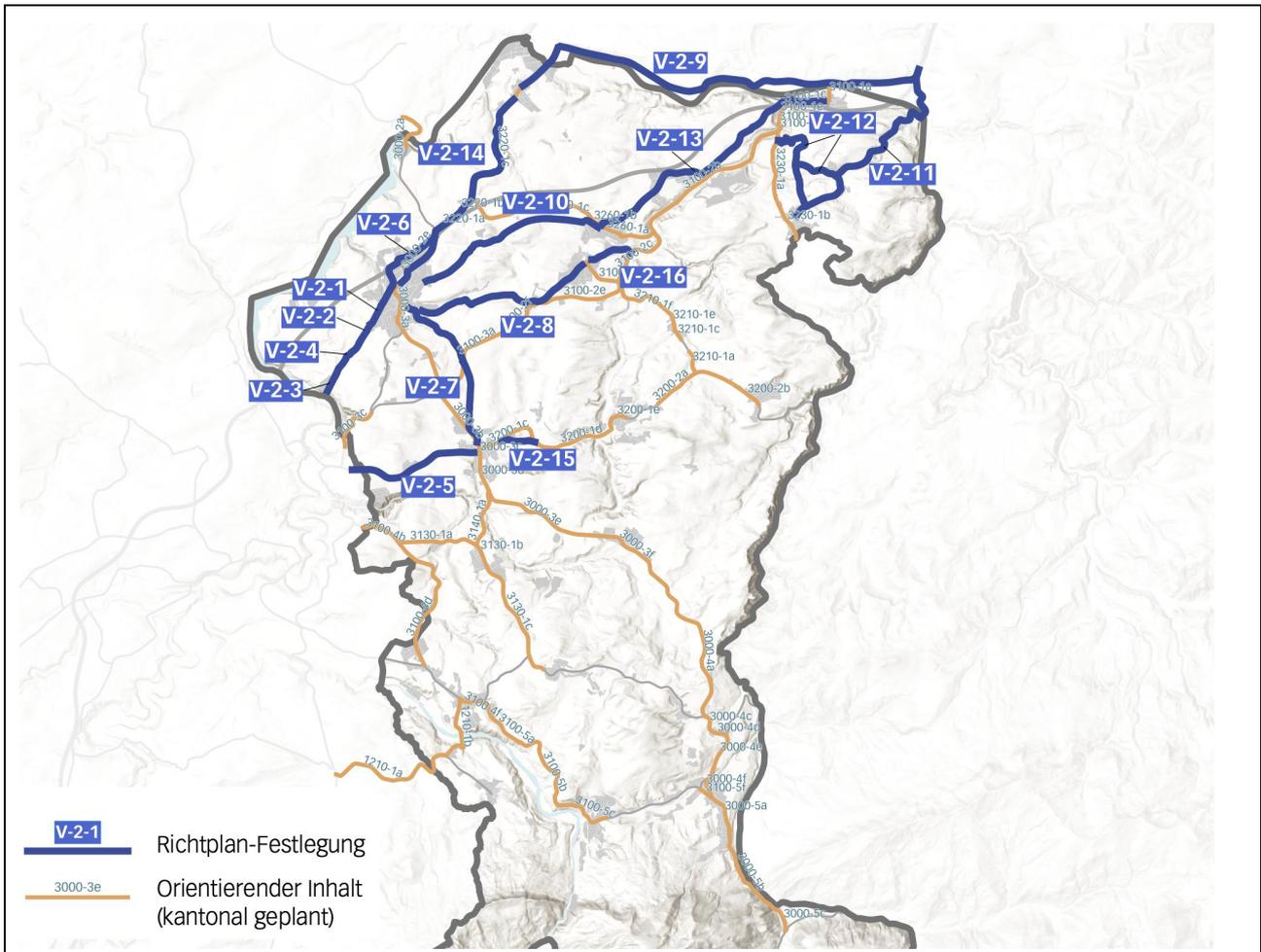
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Staat Freiburg: Sachplan Velo (A): Aufnahme der Anträge in den Sachplan
- Agglomeration Freiburg: Agglomerationsprogramm Freiburg (A): Berücksichtigung im Gesamtkonzept Veloverkehr der Agglomeration, Finanzierung
- GVK DUE 4: Synergien mit Massnahmen DUE 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Düdingen, BOE-DUE 2; Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen - Düdingen, SCH-DUE 1; Veloverbindung Schmitten Dorf - Düdingen und SCH-DUE 2; Veloverbindung Schmitten Dorf - Düdingen
- GVK TAF-FRI 1: Synergie mit Massnahmen TAF 2; Veloverbindung Alterswil - Tafers und TAF 3; Veloverbindung Tafers - St. Antoni
- GVK SCH-DUE 1: Synergien mit Massnahmen DUE 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Düdingen
- GVK TAF 2: Synergien mit Massnahmen TAF 1; multimodale Drehscheibe Tafers, US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die Untere Sense
- GVK TAF-DUE 2: alternative Verbindung zu TAF-DUE 3; Veloverbindung Tafers - Düdingen via Mariahilf (AP4-Massnahme: 4M.06.09A)
- GVK TAF 3: Synergien mit den Massnahmen TAF 2; Veloverbindung Alterswil - Tafers, US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die Untere Sense und TAF-FRI 1; Veloverbindung Tafers – Freiburg
- GVK TAF-DUE 3: DUE 2; Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Staat Freiburg, Kantonaler Richtplan: operativer Teil (Abschnitt C), T204. Radwegnetz (G)
- Staat Freiburg (2014), kantonaler Verkehrsplan (G)
- Staat Freiburg, Leitbild Velo (G)
- Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G) Schlussbericht
- Agglomerationsprogramm Freiburg (G)
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramm Freiburg abzustimmen. (B)

Verbesserung des Alltagsvelonetz



Anträge zur Verbesserung des kantonalen Alltagsvelonetz¹ (Festlegung)

Nr. RP ²	Nr. AP ³ /GVK ⁴	Gemeinde(n)	Abschnitt	Antrag	Prio.	Horizont ⁵
V-2-1	4M.06.02A / GVK DUE 4	Düdingen	Tunnelstrasse – Zelg	Erstellung der TransAgglo	A	kf
V-2-2	4M.06.02B / GVK DUE 4	Düdingen	Zelg – Garmiswil	Erstellung der TransAgglo	A	kf
V-2-3	4M.06.02C / GVK DUE 4	Düdingen	Balliswil – Grandfeybrücke	Erstellung der TransAgglo	A	kf
V-2-4	4M.06.07B / GVK DUE 4	Düdingen	Garmiswil–Balliswil	Gestaltung der TransAgglo	A	kf
V-2-5	4M.09.05B/C / GVK TAF-FRI 1	Tafers	Tafers – Freiburg	Anpassung Veloinfrastruktur und Behebung Problempunkt bei Schönberg	A	kf
V-2-6	4M.06.07C	Düdingen	AZ Birch, Fussballfelder, Luggiwil	Gestaltung der TransAgglo	B	mf

¹ In der Richtplankarte als «Regionale Ergänzungen/Verbesserungen Alltagsvelonetz» bezeichnet. In der Massnahmenkarte dargestellt sind jeweils räumliche Ergänzungen/Konkretisierungen von regionaler Bedeutung gegenüber den bereits kantonal festgelegten Massnahmen, respektive Linienführungen. Die regionale Massnahme kann effektiv auch einen grösseren Abschnitt betreffen. Grundlage bildet das GVK untere Sense oder das Agglomerationsprogramm Freiburg.

² Massnahmennummer regionaler Richtplan Sensebezirk

³ Massnahmennummer Agglomerationsprogramm Freiburg 4G

⁴ Massnahmennummer Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022)

⁵ Zeithorizont (Realisierung, Baustart): kf = kurzfristig (2023-2027), mf = mittelfristig (2028-2032), lf = langfristig (ab 2033)

V-2-7	GVK TAF-DUE 2	Tafers, Düdingen	Tafers – Düdingen	Verbesserung der Veloinfrastruktur via Angstorf	B	kf
V-2-8	4M.06.08E GVK SCH-DUE 1	Schmitten, Düdingen	Schmitten Dorf – Düdingen	Streckenaufwertung mit Strassensanierung	B	kf
V-2-9	GVK BOE-BE 1	Bösingen	Bösingen – Lau- pen – Bern	Verbesserung Veloverbin- dung Bösingen – Laupen – Bern	B	lf
V-2-10	GVK SCH-DUE 2	Schmitten, Düdingen	Schmitten Bahn- hof – Düdingen	Schaffen einer sicheren und direkten Veloinfra- struktur	B	mf
V-2-11	GVK UEB-BE 1	Ueberstorf	Ueberstorf – Bern	Sicherung der Strecke via Niedermettlen für den Ve- loverkehr	B	kf
V-2-12	GVK UEB-FLA 1	Ueberstorf, Wünnewil- Flamatt	Ueberstorf – Fla- matt	Schaffen einer attraktiven Verbindung von Ueberstorf und Niedermettlen nach Flamatt	B	mf
V-2-13	GVK WF 6	Wünnewil- Flamatt	Flamatt – Wün- newil Dorf – Sch- mitten	Verbesserung der Strecke mit punktuellen Massnah- men	B	mf
V-2-14	GVK BOE-DUE 2	Bösingen, Düdingen	Bösingen – Dündin- gen	Erstellung einer direkten Veloverbindung	C	lf
V-2-15	GVK TAF 3	Tafers	St. Antoni – Tafers	Verbesserung Veloverbin- dung mit dem Ausbau der Strasse (Velostreifen oder separater Veloweg)	C	mf
V-2-16	GVK WF 7	Wünnewil- Flamatt, Schmitten	Flamatt – Wün- newil – Schmitten	Ergänzung der Veloinfra- struktur auf der Haupt- strasse mit Strassensanie- rung	C	lf

Massnahmen aus übergeordneten Planungen (orientierender Inhalt, kantonal geplant)

Planungsinstrument	Planungsbehörde	Nummer	betroffene Gemeinde
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3260-1c	Bösingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3220-1c	Bösingen / Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-4a	Brünisried / Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-2a	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-2e	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3a	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-3a	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-3c	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3220-1a	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-4f	Giffers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-5a	Giffers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-2b	Heitenried
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-4d	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-4e	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-4f	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-5a	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-5b	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-5c	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-5f	Plaffeien
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-4c	Plaffeien / Brünisried
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-5c	Plasselb
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-5b	Plasselb / Giffers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3130-1c	Rechthalten / St. Ursen

Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-2c	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-2e	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-2f	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-schm-1c	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3260-1a	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3260-1b	Schmitten
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3210-1f	Schmitten / Heitenried
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 1210-1a	St. Silvester
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 1210-1b	St. Silvester / Giffers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-4b	St. Ursen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3130-1a	St. Ursen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3130-1b	St. Ursen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3c	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3d	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3e	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3f	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-1c	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-1d	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-1e	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3210-1a	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3210-1c	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3210-1e	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3220-1b	Tafers
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-3b	Tafers / Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-2a	Tafers / Heitenried
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3140-1a	Tafers / St. Ursen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-4d	Tentlingen / St. Ursen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3230-1b	Ueberstorf
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3230-1a	Ueberstorf / Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-1a	Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-1c	Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-1e	Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-1f	Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-2a	Wünnewil-Flamatt
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3100-2b	Wünnewil-Flamatt

Massnahme V-3	Priorität B
Verkehr: Fuss- und Veloverkehr (FVV), Freizeitrouten (Velo und Fusswege) optimieren und das Angebot an Mountainbike-Routen ausbauen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung

Der Sensebezirk verfügt über attraktive und siedlungsnahe Erholungsgebiete und vielfältige Landschaftsräume. Diese Qualitäten sollen in Wert gesetzt werden. Abwechslungsreiche und sichere Freizeitwege (Velo, Fusswege) sollen wichtige Erholungs- und Freizeiträume erschliessen und die Hauptanziehungspunkte untereinander verbinden. Das Netz stellt die Verbindung zwischen geeigneten Ausgangs- und Endpunkten (z.B. ÖV-Haltestellen) und Erholungs- oder Freizeitgebieten her.

An geeigneten Standorten soll – abgestimmt auf die Natur und Landschaft – ein Angebot von sicheren, erschlossenen und attraktive Mountainbike-Routen bestehen und den Sensebezirk als Freizeit- und Tourismusstandort stärken. Die Bike-Trassees sollen allgemein zugänglich und gut signalisiert sein, mit oder ohne befestigte Oberfläche.

Massnahmenbeschreibung

1. Die Region prüft die kantonale Freizeitnetzplanung (Velowandern, Wandern zu Fuss) bezüglich der Umsetzung der obenstehenden Ziele und unterbreitet dem Kanton konkrete Anträge zur Verbesserung des kantonalen Velofreizeitnetzes.
2. Die Region klärt den Handlungsbedarf für die Aufwertung und Optimierung allfällig weiterer regional bedeutsamen Velofreizeitrouten und Fusswegverbindungen. Sie sorgt für die Koordination mit den Netzen der Nachbarregionen.
3. Die Region unterstützt Vorhaben zum Ausbau des Mountainbike-Routennetz in den touristischen Zentren Plaffeien, Schwarzsee, Naturpark Gantrisch sowie im mittleren und unteren Sensebezirk.
4. Die Region unterstützt bei Bedarf die kantonale Koordinationsstelle (Amt für Mobilität) und den Freiburger Tourismusverband bei der Erarbeitung eines Grobkonzepts zu Mountainbike-Routen. Sie leistet einen Beitrag bei der Erarbeitung von Lösungen zum Unterhalt der Wege, soweit dies erwünscht oder erforderlich ist.
5. Die Gemeinden setzen die Massnahmen um. Sie bauen die noch fehlenden Wegverbindungen, respektive optimieren die bestehenden Routen. Massnahmen (Projektierung und Ausführung, z.B. Signaletik) im Zusammenhang mit dem Saane-Weg (Düdingen) der Agglomeration Freiburg sind überregional zu koordinieren.
6. Die Gemeinden ergänzen die Freizeitnetze an geeigneten Orten und abgestimmt auf die Lage und Erschliessung punktuell mit Freizeit- und Versorgungsangeboten sowie Kleininfrastrukturen und sorgen für eine gute Information und Sensibilisierung.

Zuständigkeiten

Federführung:

Region: (1 – 4),
Gemeinden: (5, 6); (V-3-1 bis V-3-10)

Beteiligte Stellen:

Kanton (Amt für Mobilität), Gemeinden, Freiburger Tourismusverband (FTV), Trägerschaft Schwarzsee Tourismus, SchweizMobil, Association Régional la Gruyère (Mountainbikerouten)

Umsetzung

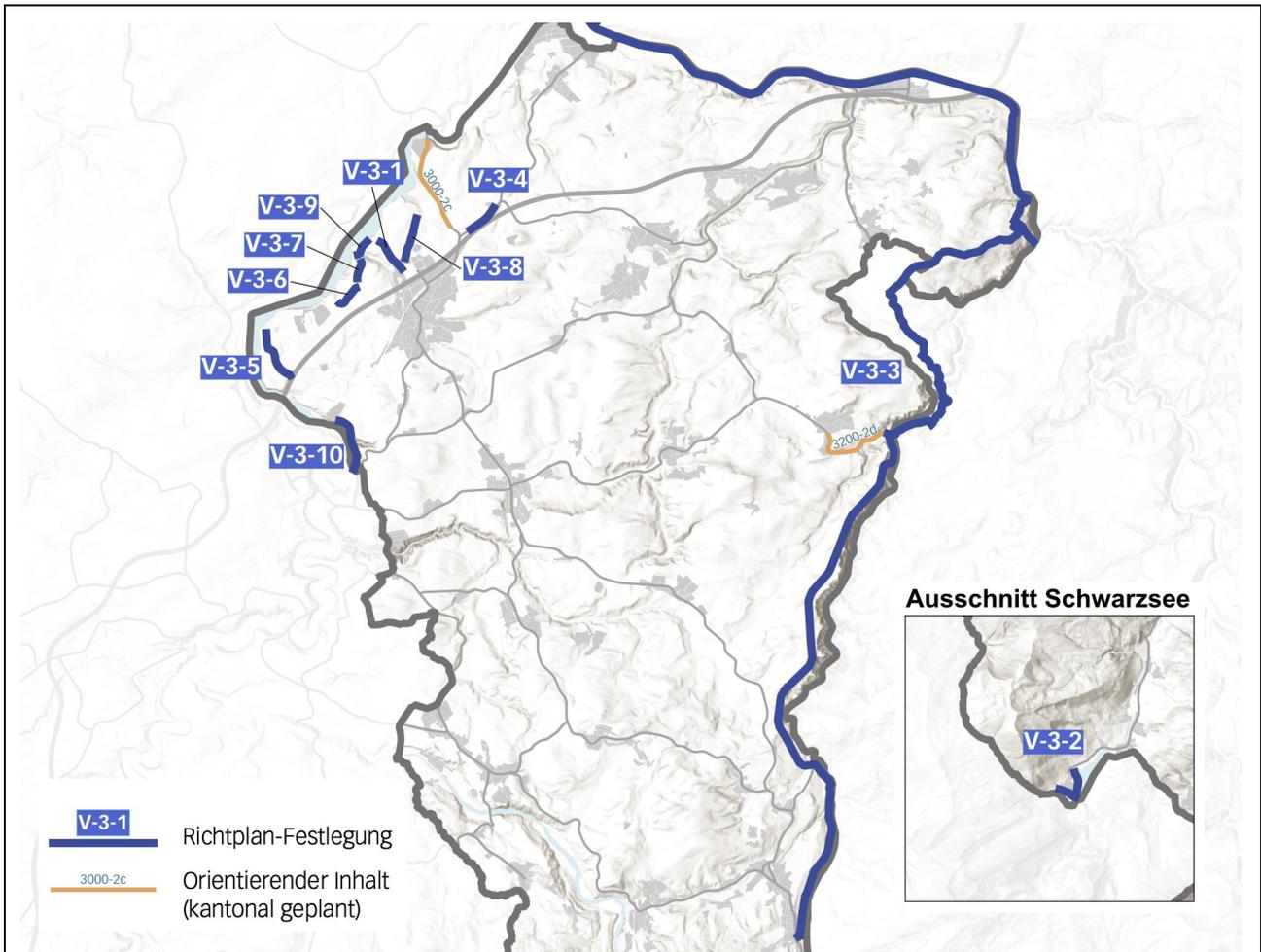
Vorgehen Velofreizeitrouten und Wanderwege von regionaler Bedeutung:

1. Die Region überprüft die kantonale Netzplanung und identifiziert Netzlücken. Dabei prüft sie unter Absprache mit den beteiligten Stellen die ersten Vorschläge:
 - einer Querung der Sense für den Fuss- und Veloverkehr (Freizeit) zwischen Laupen und Neuenegg
 - einer regionalen Ergänzung des Freizeitnetzes (Velo) zwischen Plaffeien/Oberschrot – Zollhaus – Schwarzsee

<ul style="list-style-type: none"> - einer regionalen Ergänzung des Freizeitnetzes (<u>Velo</u>) zwischen Tentlingen und Plaffeien via Kantonsstrasse <ol style="list-style-type: none"> 2. Die Region führt bei Bedarf in Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität und dem Freiburger Tourismusverband (FTV) eine Studie zu den regional bedeutsamen Velofreizeitrouten und Fusswegverbindungen durch. Sie kann dabei Schwachstellen sowie allfällige NetzeErgänzungen <u>am kantonalen Freizeitnetz</u> identifizieren und Massnahmen <u>mit einem Umsetzungsprogramm</u> zur Optimierung des Netzes und der Infrastruktur <u>festlegen</u>vorschlagen. 3. Die Region sichert die Ergebnisse allfälliger Studien zum regionalen Velofreizeitnetz und den interkommunalen Fusswegverbindungen im regionalen Richtplan. <p>Vorgehen Mountainbike-Routen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konzeptphase: <ul style="list-style-type: none"> - Daer <u>Kanton</u> (Amt für Mobilität) erarbeitet zusammen mit den betroffenen Ämtern und dem Freiburger Tourismusverband (FTV) ein Konzept mit Richtlinien für Planung, Realisierung, Signalisation, Betrieb und Finanzierung von Mountainbike-Routen inkl. kantonalem Routennetz - Die Region setzt sich dafür ein, dass die konsolidierten Konzeptergebnisse behördenverbindlich gesichert werden. 2. Planung und Projektierung: Die Gemeinden setzen die Massnahmen um und planen und projektieren die Routen im Detail. 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Planung</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Staat Freiburg (MobA): kantonales Konzept mit Richtlinien für Planung, Realisierung, Signalisation, Betrieb und Finanzierung von Mountainbike-Routen inkl. Routennetz (A) (in Erarbeitung) - Staat Freiburg, Mobilitätsgesetz: Die Planung der Freizeitwege ist mit dem Tourismusgesetz und den Interessen anderer Anspruchsgruppen <u>wie Landwirtschaft, Hordenschutz, Waldwirtschaft, Naturschutz, regionaler Naturpark Ganttrisch, Windpark Schwyberg und historische Verkehrswege</u> abzustimmen. (A) - Gemeindeverband Region Sense, regionaler Richtplan, Massnahmenblatt U-1, Seeufer (A) 	

<p>Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan Freiburg, Massnahmenblatt T206-«Mountainbike»_(G) - Staat Freiburg: Sachplan Velo (G) - Staat Freiburg: Leitbild Velo (G) - Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G) Schlussbericht - Agglomerationsprogramm Freiburg (G), - Freiburger Tourismusverband: Vorprojekt Mountainbike Fribourg (ALLEGRA, 2018) (G) - Gemeindeverband Region Sense: «Wanderweg entlang der Sense», Planungsbericht und Übersichtsplan (Stand Entwurf zur Vernehmlassung vom 6.3.2020, pbplan ag) - Gemeinde Düringen: Gemeinderichtplan Teil Landschaft, Richtplankarte <p>Das AP Freiburg definiert in der Strategie den Saane-Weg als strukturierende Freiraum-Achse. Es soll eine durchgehende Wanderroute geschaffen werden, die sich der Saane und weiter am Ufer des Schifensees im Bereich Düringen entlang schlängelt. Die Massnahmen Nrn. V-3-5/6/7/9/10 überlagern den Saane-Weg. Die Ausführung/Projektierung des Saane-Weg sollen überregional koordiniert werden. (B)</p> <p>Massnahme V-3-3 „Sensewanderweg“: Mit dem regionalen Richtplan wird der konzeptionelle Gedanke eines durchgehenden Wanderwegs festgelegt. Die eingezeichnete Linienführung ist nicht lagegenau. Die exakte Linienführung ist im Rahmen der nachgelagerten Planungen/Projektierung festzulegen. Dabei sind insbesondere das kantonale Naturschutzgebiet Sensegraben und die Naturgefahren zu berücksichtigen. (B)</p>

Optimierung Freizeitrouten Fuss und Velo sowie Ausbau Mountainbike-Routen



Optimierung interkommunale Velo- und Fusswegverbindungen Freizeit / Uferwege (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP ⁶	Gemeinde(n)	Abschnitt	Massnahme	Prio.	Horizont
V-3-1	4M.07.01D	Düdingen	Bahnhof Düdingen – Bad Bonn	Anschluss Bad Bonn an den Bahnhof Düdingen	A	kf
V-3-2	–	Plaffeien	Schwarzsee Bad – Seeweid	Schaffen/Verbesserung Uferweg	A	kf
V-3-3	–	Diverse	Sensewanderweg «von der Quelle zur Mündung»	Realisierung und Signalisation eines durchgängigen Wegs entlang der Sense	B	kf
V-3-4	4M.06.09C	Düdingen	Bundtels – Murtenstrasse	Fussgängergestaltung	B	mf
V-3-5	–	Düdingen	Brugera – Breitrain	Gestalterische Aufwertung (Beschattung/Bepflanzung)	B	mf
V-3-6	–	Düdingen	Ofehusmatte – Obermatte	Gestalterische Aufwertung (Beschattung/Bepflanzung)	B	mf
V-3-7	–	Düdingen	Ottisberg – Bonneinschlag	Gestalterische Aufwertung (Beschattung/Bepflanzung)	B	mf
V-3-8	–	Düdingen	Birch – Balbertswil	Gestalterische Aufwertung (Beschattung/Bepflanzung)	B	mf
V-3-9	4NP.05.03A	Düdingen	Bonn	Überspannung Bucht mit Brücke für Fussgänger	B	kf
V-3-10	–	Düdingen	Grandfey – Schönberg	Verbesserung Fussweg	C	lf

⁶ Massnahmennummer aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg 4G

Massnahmen aus übergeordneten Planungen (orientierender Inhalt, kantonal geplant)

Planungsinstrument	Planungsbehörde	Nummer	Gemeinde
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3000-2c	Düdingen
Sachplan Velo	Kanton Freiburg	SP – 3200-2d	Heitenried

Massnahme V-4	Priorität A
Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Ortsdurchfahrten sanieren und Strassenräume aufwerten	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton.
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Mit einer Sanierung bzw. Umgestaltung der stark belasteten Ortsdurchfahrten werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, öV, FVV) verbessert und die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Im Vordergrund stehen eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung sowie eine Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs. Der strassengebunde, öffentliche Verkehr soll gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt werden. Eine Koordination mit den Massnahmenplänen für Luftreinhaltung und der Planung für die Lärmsanierung der Strassen ist vorzusehen.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region strebt bei Kanton und Gemeinden eine Aufwertung der Strassenräume, eine rasche Verbesserung der Aufenthaltsqualität, resp. eine verträglichere Gestaltung entlang der zur Umgestaltung und Sanierung bezeichneten Abschnitte an. 2. Die Region setzt sich bei Bund, Kanton und Gemeinden dafür ein, dass im Rahmen von Ausbauten, Umgestaltungen oder Sanierungen von Kantons- oder Gemeindestrassen bauliche und organisatorische Massnahmen für einen störungsarmen Betrieb (Busbevorzugung) getroffen werden. 3. Die Region setzt sich dafür ein, dass bei der Realisierung von geplanten Strassen gleichzeitig flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz getroffen werden, um die erwünschten Entlastungseffekte zu erreichen. 4. Die Gemeinden setzen mit dem Kanton an den bezeichneten Abschnitten geeignete Massnahmen zur Sanierung der Ortsdurchfahrten und Umgestaltung sowie Aufwertung der Strassenräume um. Die Strassenräume sollen im Rahmen eines gesamthaften Lösungsansatzes (Betriebs- und Gestaltungskonzept) saniert werden. 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. 5. Die Gemeinden prüfen bei Bedarf ergänzende, flankierende Massnahmen in den Quartieren und Ortszentren und setzen diese um.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regio: (1 – 3)</p> <p>Kanton Freiburg: (V-4-2, V-4-4, V-4-5)</p> <p>Gemeinden: (4, 5); (V-4-1, V-4-2, V-4-3, V-4-6)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden, Kanton, Agglomeration Freiburg</p>

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <p>Anträge an den Kanton: Massnahmen V-4.1 bis V-4.6 (Kantonsstrassen)</p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Konzepte/Projekte</p>

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Entscheid Kanton</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Planung / Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
--	---

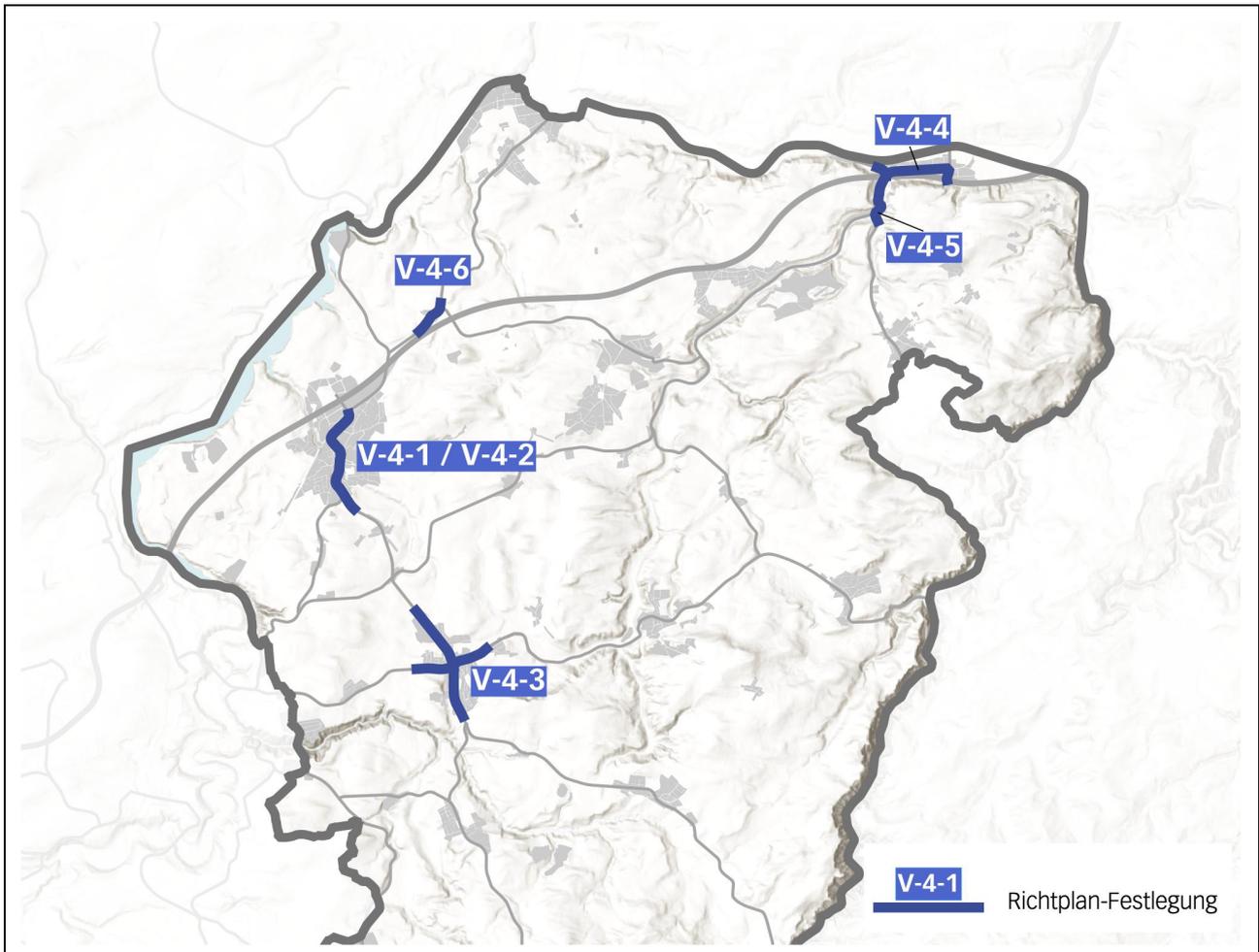
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

- Ortsplanungen der Gemeinden (A)
- Strassengebundener, öffentlicher Verkehr (A)
- Lärmsanierung und Luftreinhaltepläne (A) Massnahme
- GVK DUE 1: GVK DUE 2: Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen (A); GVK DUE 5: Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd) (A); zusätzliche langfristige Synergien mit Massnahme GVK DUE 9; Alternative MIV-Führung Düdingen (Umfahrung)
- GVK DUE 2: Synergien mit Massnahmen DUE 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Düdingen, DUE 5; Verbindung Birch-Luggiwil (Autobahnzubringer Süd)
- GVK WF 1: Synergien mit WF 2; Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme und WF 3; multimodale Drehscheibe Wünnewil
- GVK WF 2: Synergie mit Massnahme WF 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt und WF 3; multimodale Drehscheibe Wünnewil und WF 5; Neue Verbindung Autobahnanschluss - Chrummatt

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G) Schlussbericht
- Die Behördenverbindlichkeit ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton. (B)
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B)
- VALTRALOC-Wegleitung 2001. Projekte zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten: Akteure, Ablauf und Gestaltungsmittel, Kanton Freiburg, SBD, Dezember 2001 (G)

Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten



Massnahmen zur Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP/GVK ⁷	Gemeinde	Objekt	Antrag	Prio.	Horizont
V-4-1	43.12/14 ⁸ 3M.09.01 ⁹ GVK DUE 1	Düdingen	Duens-, Jetschwil-, Haupt- und Murtenstrasse	Verbesserung der Ortsdurchfahrt Düdingen (Valtraloc)	A	kf
V-4-2	GVK DUE 2	Düdingen	–	Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen	A	kf
V-4-3	–	Tafers	Freiburg-, Schwarzsee, Thun-, und Mariahilfstrasse	Verbesserung der Ortsdurchfahrt Tafers	A	kf
V-4-4	GVK WF 1	Wünnewil-Flamatt	Freiburg-, Neueneegg und Bernstrasse	Verbesserung der Ortsdurchfahrt Flamatt (Valtraloc)	A	kf
V-4-5	GVK WF 2	Wünnewil-Flamatt	Flamatt	Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme	A	kf
V-4-6	GVK DUE 6	Düdingen	Bundtels	Neugestaltung der Ortsdurchfahrt	B	mf

⁷ Massnahmennummer aus dem Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022)

⁸ Massnahmennummer aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg der 2. Generation

⁹ Massnahmennummer aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg der 3. Generation

Massnahme V-5	Priorität A / B / C
Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Netzelemente optimieren	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Das Strassennetz (Kantonsstrassen, interkommunale Verbindungsstrassen) verbindet die Gemeinden untereinander und ist weitgehend erstellt. Es soll optimiert, d.h. der Verkehr soll besser gelenkt, der Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen verlagert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Der Ziel- und Quellverkehr MIV ist so auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsachsen zu lenken, dass die Siedlungsgebiete erschlossen, die Wohnquartiere aber vom Durchgangsverkehr möglichst freigehalten werden. Dabei hat die Verstärkung des Verkehrs und die Beseitigung der Schwachstellen auf dem bestehenden Netz gegenüber von Neu- und Ausbauten Vorrang.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region und die Gemeinden engagieren sich beim Kanton für eine rasche Realisierung der im im Gesamtverkehrskonzept als prioritär bezeichneten Strassenbauvorhaben. 2. Die Region beantragt beim Kanton eine Bereinigung der Eigentumsverhältnisse der Strasseninfrastruktur, wo sie dies aufgrund der Funktionen im regionalen Strassennetz als nötig erachtet. 3. Die Gemeinden beseitigen die Schwachstellen, welche Gemeindestrassen betreffen und setzen die Strassenbauvorhaben um.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Region: (1 – 2)</p> <p>Kanton Freiburg: (V-5-1, V-5-2)</p> <p>Standortgemeinden: (3)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Standortgemeinden, Kanton, ASTRA</p>

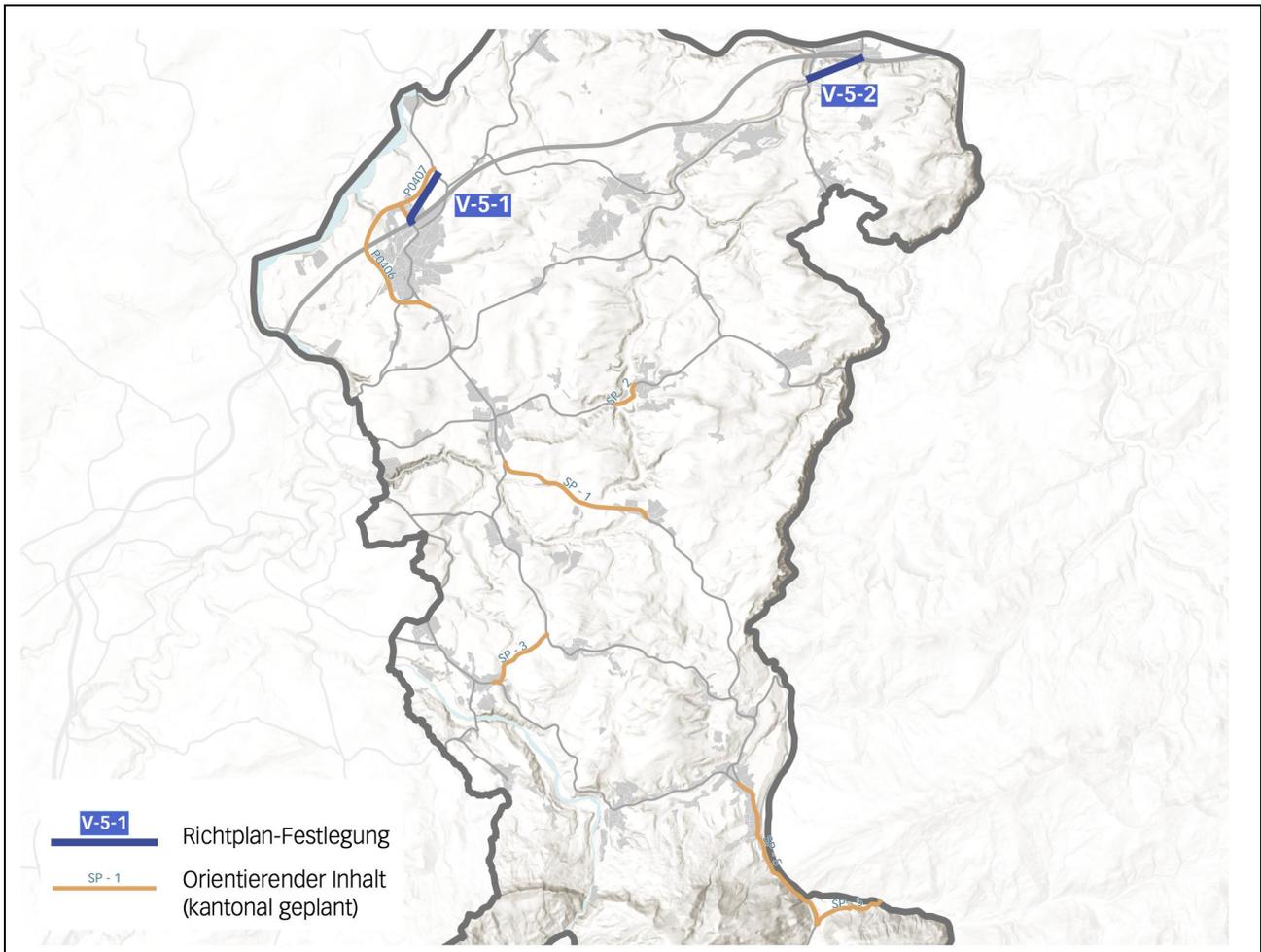
Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <p><u>Anträge an den Kanton:</u> Massnahmen V-6.1 bis V-6.3</p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte</p>	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Entscheid Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Planung / Umsetzung <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan, Projektblatt P0406 «Umfahrungsstrasse Düdingen» (A) – Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan, Projektblatt P0407 «Verbindung Birch–Luggiwil» (A) – Agglomerationsprogramm Freiburg: Massnahme A AP2 «Verkehrsmanagementzentrale» (A) 	

- Gemeindeverband Region Sense: regionaler Richtplan, Massnahmenblatt S-3 «Arbeitsplatzschwerpunkte entwickeln» (A)
- Agglomerationsprogramm Freiburg, Massnahmen (A); Finanzierung
- GVK DUE 5: Synergien mit Massnahmen DUE 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Düdingen und DUE 2; Dosierung MIV und Buspriorisierung Ortsdurchfahrt Düdingen
- GVK WF 5: Synergie mit Massnahmen WF 1; Valtralog Ortsdurchfahrt Flamatt und WF 2; Buspriorisierung ab Chrummatt für Ortsdurchfahrt Flamatt und Velomassnahme

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- [Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan \(G\)](#)
- Staat Freiburg: Kantonaler Verkehrsplan (G)
- Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G) Schlussbericht
- Die Behördenverbindlichkeit (Kantonsstrassen) ist abhängig von der Planung, Genehmigung und Finanzierung durch den Kanton. (B)
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B)

Optimierung Strassennetz



Anträge zur Verbesserung des kantonalen Strassennetzes (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP ¹⁰ /GVK ¹¹	Gemeinde(n)	Abschnitt	Antrag	Prio.	Horizont
V-5-1	4M.01.03 GVK DUE 5	Düdingen	Birch – Luggiwil	Strassenneubau zwischen Birch – Luggiwil (Autobahnzubringer)	A	mf
V-5-2	GVK WF 5	Wünnewil-Flamatt	Chrummatt – Flamatt	Neue Verbindung Autobahnanschluss	A	mf

Massnahmen aus übergeordneten Planungen (orientierender Inhalt, kantonal geplant)

Planungsinstrument	Planungsbehörde	Nummer	Massnahme	Bemerkung
Kantonaler Richtplan	Kanton Freiburg	kRP – P0406	Umfahrungsstrasse Düdingen (Hauptachse)	Zwischenergebnis
Kantonaler Richtplan	Kanton Freiburg	kRP – P0407	Verbindung Birch–Luggiwil	Festsetzung ¹²

¹⁰ Massnahmennummer aus dem Agglomerationsprogramm 4G

¹¹ Massnahmennummer aus dem Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022)

¹² Die «Festsetzung» entspricht dem Koordinationsstand gemäss rechtskräftigem kantonaalem Richtplan. Sie wurde vom Bund im Rahmen des kantonalen Richtplans hinterfragt. Die Zweckmässigkeit wurde mit dem Gesamtverkehrskonzept untere Sense erneut bestätigt. Der Sensebezirk beantragt deshalb mit der Massnahme Nr. V-5-1 das Beibehalten der Massnahme im kantonalen Richtplan und die weitere Planung.

Strassenprojekt	Kanton Freiburg	SP – 1	Sanierung der Kantonsstrasse Tafers – Alterswil (Nebenachse)	–
Strassenprojekt	Kanton Freiburg	SP – 2	Sanierung der Kantonsstrasse St. Antonistutz (Nebenachse)	–
Strassenprojekt	Kanton Freiburg	SP – 3	Verbesserung Kantonsstrasse Rechthalten – Giffers (Nebenachse)	–
Strassenprojekt	Kanton Freiburg	SP – 4	Strassenausbau Plaffeien – Zollhaus (Nebenachse)	–
Strassenprojekt	Kanton Freiburg	SP – 5	Aufklassierung Strassenabschnitt Zollhaus – Sangernboden als Kantonsstrasse (Nebenachse)	–

Massnahme V-6	Priorität A
Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Parkierung abstimmen und optimieren	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Verkehr in der Region resp. in den Gemeinden soll durch die Parkierungsangebote gesteuert werden. Die Parkierung soll gemeindeübergreifend geregelt werden. Das betrifft die Angebotsplanung und die Bewirtschaftung (Zeitdauer und finanzielle Regelung) der Parkplätze. Die verschiedenen Bedürfnisse und Anziehungspunkte sind zu berücksichtigen, um bspw. Ausweichverkehr zu vermeiden.</p> <p>In der Schwarzsee-Region soll ein zu hohes MIV-Aufkommen bei Freizeitfahrten vermieden werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Region erstellt zusammen mit den Gemeinden ein regionales Konzept, mit welchem die verschiedenen Bedürfnisse und Möglichkeiten betreffend gesamtheitlicher Parkierungsregelung geklärt und eine regionale Strategie entwickelt wird. Um ein hohes Verkehrsaufkommen mit dem motorisierten Individualverkehr in der Schwarzsee-Region zu vermeiden, muss die Anzahl und Lage der Parkplätze überprüft werden. Die Region prüft die Umsetzung eines Parkleitsystems ab Tifers / Tentlingen und eine Überarbeitung des Parkplatzkonzept, um Suchverkehr und Wildparkieren in der oberen Sense zu minimieren.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region	Beteiligte Stellen: Gemeinden

Umsetzung	
Vorgehen:	
<ol style="list-style-type: none"> Auslösung eines Auftrags für die Erstellung eines Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzepts für die Region. Prüfung Parkleitsystem und Erstellen Parkplatzkonzepte in der Schwarzsee-Region 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»: regionale Parkierungsregelung (1) <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: Parkleitsystem/Konzepte Schwarzsee (2) <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Planung / Umsetzung (1) <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): 2 <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:

<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan, Projektblätter P0503 «Entwicklung Skigebiet Schwarzsee», P0508 «Zentrum Schwarzsee» und P0509 «Touristische Entwicklung Raum Bad Schwarzsee» (A) – Gesamtverkehrssystem Unter Sense (2022): Massnahmen US 1 und US 2 (A)
--

Grundlagen, Bemerkungen und Hinweise
– Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022): US 5 «Parkierung in der unteren Sense», OS 1 «Freizeitverkehr Schwarzssee» Schlussbericht

Massnahme V-7	Priorität B
Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV), offizielle Parkierungen für Fahrgemeinschaften schaffen (Carpooling)	
(Stand: April 2023)	

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung In der Schweiz ist ein Pendlerauto durchschnittlich mit nur 1,1 Personen besetzt. Durch die geringe Auslastung der Autos wird auf dem Strassennetz im Sensebezirk viel Verkehr erzeugt und der Bedarf an Parkplätzen am Arbeits- bzw. Wohnort ist hoch. Mit der Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling) sollen Autos besser ausgenutzt und der Verkehr sowie der Platzbedarf reduziert werden.
Massnahmenbeschreibung 1. Die Region und die Gemeinden fördern das Bewusstsein für Fahrgemeinschaften im Sensebezirk. Sie informieren uns sensibilisieren die Bevölkerung und die Unternehmen auf geeigneten Kanälen und verweisen auf die kantonalen Plattformen für Fahrgemeinschaften. 2. Die Region prüft das Potenzial für offizielle Carpool-Parkplätze im Sensbezirk. Potenzielle Standorte und deren Dimensionen sollen aufgezeigt und die Rahmenbedingungen und Handlungsanweisungen für die Umsetzung und den Betrieb (z.B. Grundeigentum, Ausstattung, Konditionen der Bewirtschaftung) geklärt werden. Die Region sichert die räumlichen Ergebnisse im regionalen Richtplan.

Zuständigkeiten	
Federführung: Region	Beteiligte Stellen: Kanton, Gemeinden

Umsetzung	
Vorgehen: 1. Durchführung der Studie in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden. 2. Planungsrechtliche Sicherung der Standorte im regionalen Richtplan 3. Klärung juristische Fragen bezüglich der Angebote 4. Pilotbetrieb 5. Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte	
Priorität: <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	Zeithorizont: <input type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Planung / Umsetzung <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) (keine) – Staat Freiburg: Kantonaler Verkehrsplan (A)
--

Grundlagen, Bemerkungen und Hinweise
– Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan (G) und Kantonaler Verkehrsplan (G) – Staat Freiburg (Amt für Mobilität): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (2022, Schlussbericht): US 3 – www.frimobility.ch , www.fribourg-covoiturage.ch – Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen.

Massnahme V-8	Priorität A
Verkehr: Kombinierte Mobilität, Umsteigeorte/Knotenpunkte gestalten und stärken	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Sensebezirk strebt eine Verschiebung vom motorisierten Verkehr auf den Strassen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an. An den zentralen Umsteigeorten sollen dazu optimale Umsteigelösungen zwischen den Verkehrsträgern und ausreichende Angebote zugunsten der kombinierten Mobilität ausgebildet werden. Solche Anlagen stellen daneben auch für denjenigen Gebiete eine Alternative dar, wo kein Ausbau des öV möglich ist. Sie sollen das Einzugsgebiet zu den öV-Haltestellen erweitern und Personen an weniger erschlossenen Lagen den Zugang zum öV erleichtern. Dadurch sollen MIV Fahrten substituiert und im öV gebündelt werden, das Verkehrsaufkommen MIV reduziert und der öffentliche Verkehr gestärkt werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region überprüft die Standorte und vorgesehene Dimensionierung der Anlagen aus dem kantonalen Sachplan «Anlagen der kombinierten Mobilität». Sie stellt ggf. Anträge zur Verbesserung dieser Standorte und zur Ergänzung des Sachplans mit weiteren Standorten. 2. Die Region prüft an den bezeichneten Umsteigeorten (Leitbild) ein regional koordiniertes Parkierungssystem (Lage, Grösse und Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen). 3. Die Region unterstützt die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten und bei Bedarf bei der Umsetzung des kantonalen Sachplans «Anlagen für die kombinierte Mobilität». 4. Die Gemeinden stellen auf Basis des kantonalen Sachplans «Anlagen für kombinierte Mobilität» und des regionalen Richtplans sicher, dass die jeweilige öV-Haltestelle über eine attraktive und leistungsfähige Schnittstelleninfrastruktur im Interesse der gesamten Teilregion verfügt. Sie sorgt weiter dafür, dass die Schnittstelle für den Fuss- und Veloverkehr gut zugänglich und an das kantonale und regionale Alltagsvelonetz angeschlossen ist. 5. Die Gemeinden prüfen bei Bedarf im Rahmen ihrer Ortsplanung und abgestimmt auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen den Bedarf für zusätzliche Anlagen der kombinierten Mobilität sowie für den Ausbau (Anzahl) oder eine Aufwertung (Standard) der bestehenden Anlagen. Sie setzen diese kommunalen Massnahmen um.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Region: (1 - 3), Gemeinden (4, 5); (V-8-1 bis V-8-6)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Region, Kanton Freiburg, Agglomeration Freiburg, Standortgemeinden, Transportunternehmen</p>

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region arbeitet betreffend multimodale Drehscheiben der Region ein Konzept, welches definiert, welche Angebote für die Region sinnvoll sind und an welchen Standorten sie zu erstellen/auszubauen sind. Die Erstellung der einzelnen Drehscheiben ist lokal zu prüfen und umzusetzen. 2. Die Region nimmt ihren Auftrag zur Überprüfung der kantonalen Sachplanung wahr. Dabei prüft sie die ersten Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> – P + R Standort Tentlingen (bewirtschafteter Parkplatz), unter Berücksichtigung der laufenden Planungen eines P+R Standorts in Marly 3. Die Region führt für die Umsteigeorte/Knotenpunkte bei Bedarf und in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Gemeinden und den Transportunternehmen eine Potenzialstudie durch. Die Studie kann die Funktion des Knotenpunktes und Dimensionierung der Anlagen (B+R, P+R, Bikesharing) klären, ggf. ergänzende Standorte aufzeigen, allfällige Mantelnutzungen eruieren und den Handlungsbedarf für die Abstimmung der Verkehrsmittel (öV, MIV,

FVV) bestimmen. Die Region hält die Ergebnisse in einem konsolidierten Konzept fest und sichert sie im behördenverbindlichen, regionalen Richtplan.

4. Die Gemeinden setzen die Massnahmen aus dem kantonalen Sachplan und dem regionalen Richtplan um. Sie klären mit der Planung die Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung der Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern, Abklärung Investitionsbeiträge Kanton).

5. Die Gemeinden erarbeiten die konkreten Projekte und setzen diese um.

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
--	--

Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)

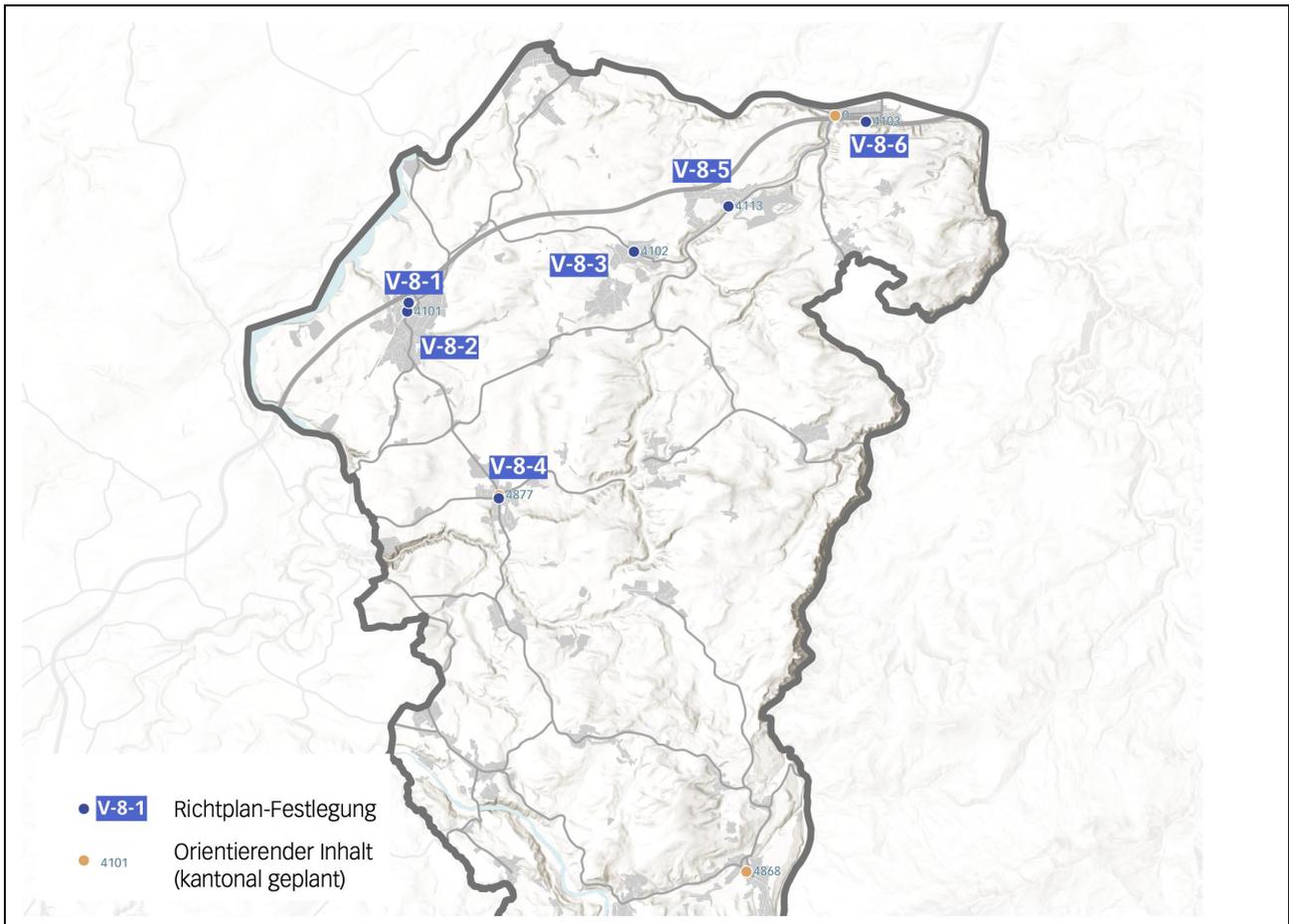
- Staat Freiburg: Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität (A): Aufnahme der Anträge
- Agglomeration Freiburg: Agglomerationsprogramm Freiburg, Massnahmen (A): Finanzierung
- Gemeindeverband Region Sense: regionaler Richtplan, Massnahmenblatt S-3 «Arbeitsplatzschwerpunkte entwickeln» (A): Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Gemeindeverband Region Sense, regionaler Richtplan, Massnahmenblatt U-1, Seeufer (A)
- GVK DUE 3: Massnahmen US 1; Multimodale Drehscheiben in der Region (A); Synergien mit Massnahmen DUE 1; Valtraloc Ortsdurchfahrt Düdingen und US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die untere Sense
- GVK US 1: Massnahmen DUE 3; Multimodale Drehscheibe Düdingen, SCH 1; multimodale Drehscheibe Schmitten, WF 4; Multimodale Drehscheibe Flamatt, WF 5; Neue Verbindung Autobahnanschluss - Chrummatt und TAF 1; multimodale Drehscheibe Tafers (A)
- GVK SCH 1: Massnahmen US 1; Multimodale Drehscheiben in der Region (A)
- GVK TAF 1: Massnahme US 1; Multimodale Drehscheiben in der Region (A); Synergie mit Massnahmen US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die Untere Sense, US 3; Angebot von Carpooling-Parkplätzen
- GVK WF 3: Massnahmen US 1; Multimodale Drehscheiben in der Region (A)
- GVK WF 4: Massnahmen US 1; Multimodale Drehscheiben in der Region (A)

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Staat Freiburg: Kantonaler Richtplan, operativer Teil Abschnitt C, T203. Kombinierte Mobilität (G)
- Staat Freiburg: Kantonaler Verkehrsplan (G)
- Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg (G)
- Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen.
- Staat Freiburg (Amt für Mobilität, 2022): Gesamtverkehrskonzept Untere Sense (G) Schlussbericht

Der Kanton hat ein Merkblatt «Veloparkierung an Bahnhöfen – Qualitätsstandards» (2022) erstellt, welches die Empfehlungen aus den VSS-Normen und Sachplan «Anlagen der kombinierten Mobilität» für die Planung und den Betrieb von Veloparkierungsanlagen zusammenfasst. (B)

Aus- und Neubau kombinierten Mobilität



Massnahmen zum Aus- und Neubau der kombinierten Mobilität (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP ¹³ /GVK ¹⁴	Gemeinde	Standort	Massnahme	Prio.	Horizont
V-8-1	4M.08.04B	Düdingen	Autobahnausfahrt Düdingen	Neubau eines P+R	C	If
V-8-2	4M.08.02 GVK DUE 3	Düdingen	Bahnhof Düdingen	Gestaltung multimodaler Knotenpunkt; Einführung Bikesha-ring	A	kf
V-8-3	GVK SCH 1	Schmitten	Bahnhof Schmitten	Schaffen einer multimodalen Drehscheibe	B	kf
V-8-4	GVK TAF 1	Tafers	Tafers Zentrum	Schaffen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe	B	kf
V-8-5	GVK WF 3	Wünnewil-Flamatt	Bahnhof Wünnewil	Schaffen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe	B	kf
V-8-6	GVK WF 4	Wünnewil-Flamatt	Bahnhof Flamatt	Schaffen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe	B	kf

¹³ Massnahmennummer aus dem Agglomerationsprogramm Freiburg 4G

¹⁴ Massnahmennummer aus dem Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022)

Massnahmen aus übergeordneten Planungen (orientierender Inhalt, kantonal geplant)

Planungsinstrument	Planungs- behörde	Nummer	Massnahme	Standort
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4101	Angebot Velo verbessern, Angebot Auto umbauen	Bahnhof Düdingen
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4868	neues Angebot Velo und Auto schaffen	Bushaltestelle Plaffeien-Dorf
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4102	Angebot Velo und Auto verbessern	Bahnhof Schmitten
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4877	neues Angebot Velo und Auto schaffen	Bushaltestelle Tifers-Dorf
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4103	Angebot Velo und Auto verbessern	Bahnhof Flamatt
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 0	neues Angebot Velo schaf- fen	Bahnhof Flamatt-Dorf
Sachplan Anlagen KOM	Kanton Freiburg	SP – 4113	Angebot Velo und Auto verbessern	Bahnhof Wünnewil

Massnahme V-9	Priorität B
Verkehr: Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzept für Freizeitzone BEO-Funpark und Regio Badi Sense Laupen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Reduktion Nutzung des MIV für Freizeitfahrten.
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>Um die Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr zu den Freizeitaktivitäten in Bösinggen und Laupen zu reduzieren, ist eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr und eine gute Zugänglichkeit mit dem Veloverkehr wichtig. Auch ist eine gute Kommunikation notwendig, um die Besucher/-innen auf das alternative Angebot und deren Vorteil in Kenntnis zu setzen.</p> <p>Die Gemeinde Bösinggen erarbeitet in Zusammenarbeit mit den beteiligten Stellen ein Mobilitätskonzept, welches das Parkplatzangebot (Lage, Anzahl und Ausstattung) für den Veloverkehr sowie ein mögliches Angebot an öffentlichem Verkehr prüft. Ebenfalls ist die Anzahl der Parkfelder für den motorisierten Verkehr anzuschauen. Damit Synergien genutzt werden, soll das Konzept die publikumsorientierten Nutzungen im Raum Bösinggen / Laupen gemeinsam betrachten. Das daneben liegende Industriegebiet soll einbezogen und mögliche Synergien genutzt werden.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Bösinggen	Beteiligte Stellen: Gemeinde Laupen, Kantone Bern und Freiburg, Region, Beo Funpark/Badi

Umsetzung	
Vorgehen:	
<ul style="list-style-type: none"> – Gespräch mit lokalen Partner/-innen und Gemeinde Laupen suchen – Pilotprojekt Busangebot Laupen: mögliche Synergien / Resultate prüfen – Mobilitätskonzept für das Areal erstellen 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): Planung und Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)	
<ul style="list-style-type: none"> – Synergie mit Massnahmen BOE-DUE 1; Verbesserung Busverbindung Bösinggen - Düdingen, BOE-DUE 2; Erstellung direkte Veloverbindung Bösinggen – Düdingen und US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die Untere Sense 	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)
– Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022, Schlussbericht): Massnahme BOE 1

Massnahme V-10	Priorität B
Verkehr: Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern	(Stand: April-2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert – Gesamtverkehrskonzept Untere Sense

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung</p> <p>Das Verkehrsaufkommen von Firmen in der Unteren Sense soll auf umweltfreundliche Mobilität gelenkt werden.</p>
<p>Massnahmenbeschrieb</p> <p>Firmen, insbesondere grosse Arbeitgeber/-innen der unteren Sense generieren einen nicht vernachlässigbaren Anteil des Verkehrs. Um Anreize zu schaffen, die Pendelmobilität umzudenken, müssen Massnahmen an den Quell- und Zielorten des Verkehrs getroffen werden. Arbeitgeber/-innen können einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation leisten und ihre Arbeitnehmenden dabei unterstützen, ihre Mobilität zu hinterfragen und wo möglich auf umweltfreundlichere Alternativen umzusteigen. Dazu können Fördermassnahmen und/oder Restriktionen eingeführt werden (z.B. Vergütung von ÖV-Abos, Angebote von E-Bikes, Einführung einer Parkplatzordnung mit Vergabekriterien und Parkplatzgebühren).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Region und die Gemeinden unterstützen und begleiten die ansässigen Firmen, gestützt auf die Grundlagen von Kanton und Agglo Freiburg, ein Mobilitätsmanagementkonzept für ihre Unternehmen zu erstellen, insbesondere grössere Firmen mit Sitz in einer kantonalen oder regionalen Arbeitszone. 2. Die Region und Gemeinden schaffen nach Möglichkeiten Anreize, dass die Konzepte umgesetzt werden. Diese Anreize können sowohl auf planrechtlichen Grundlagen basieren (verschärfte Bedingungen für Baubewilligungen) oder finanzielle Unterstützung von Massnahmen durch die Gemeinde (z.B. Verbesserung der Veloinfrastruktur oder finanzielle Unterstützung beim Bau von Veloabstellplätzen).

Zuständigkeiten	
Federführung: Region	Beteiligte Stellen: Gemeinden, Agglomeration

Umsetzung	
Vorgehen:	
<ul style="list-style-type: none"> – Klärung eines möglichen Mobilitätsmanagements mit Unternehmens-Kampagnen für das (untere) Sense-Gebiet – Klärung juristischer Fragen bezüglich möglicher Unterstützungen – Erstellung eines Beratungsangebots für Firmen in Zusammenarbeit mit EnergieSchweiz für Gemeinde 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Planung und Umsetzung <input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)	
<ul style="list-style-type: none"> – US 2; Ergänzendes ÖV-Angebot für die Untere Sense (Synergie mit neuen ÖV-Modellen) 	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

Mobilitätsgesetz Staat Freiburg (1. Januar 2023): Nach Art. 49 müssen Unternehmen und öffentliche Verwaltungen mit mehr als 50 Beschäftigten über einen Mobilitätsplan verfügen, um die zurückgelegten Wege zu definieren und optimieren.

Gesamtverkehrskonzept untere Sense (2022, Schlussbericht): Massnahme US 4 «Mobilitätsmanagement in Unternehmen»

Massnahme U-1	Priorität A und B
Seeufer: Qualitäten an Seeufern in Wert setzen und Nutzungen abstimmen	(Stand: April 202)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

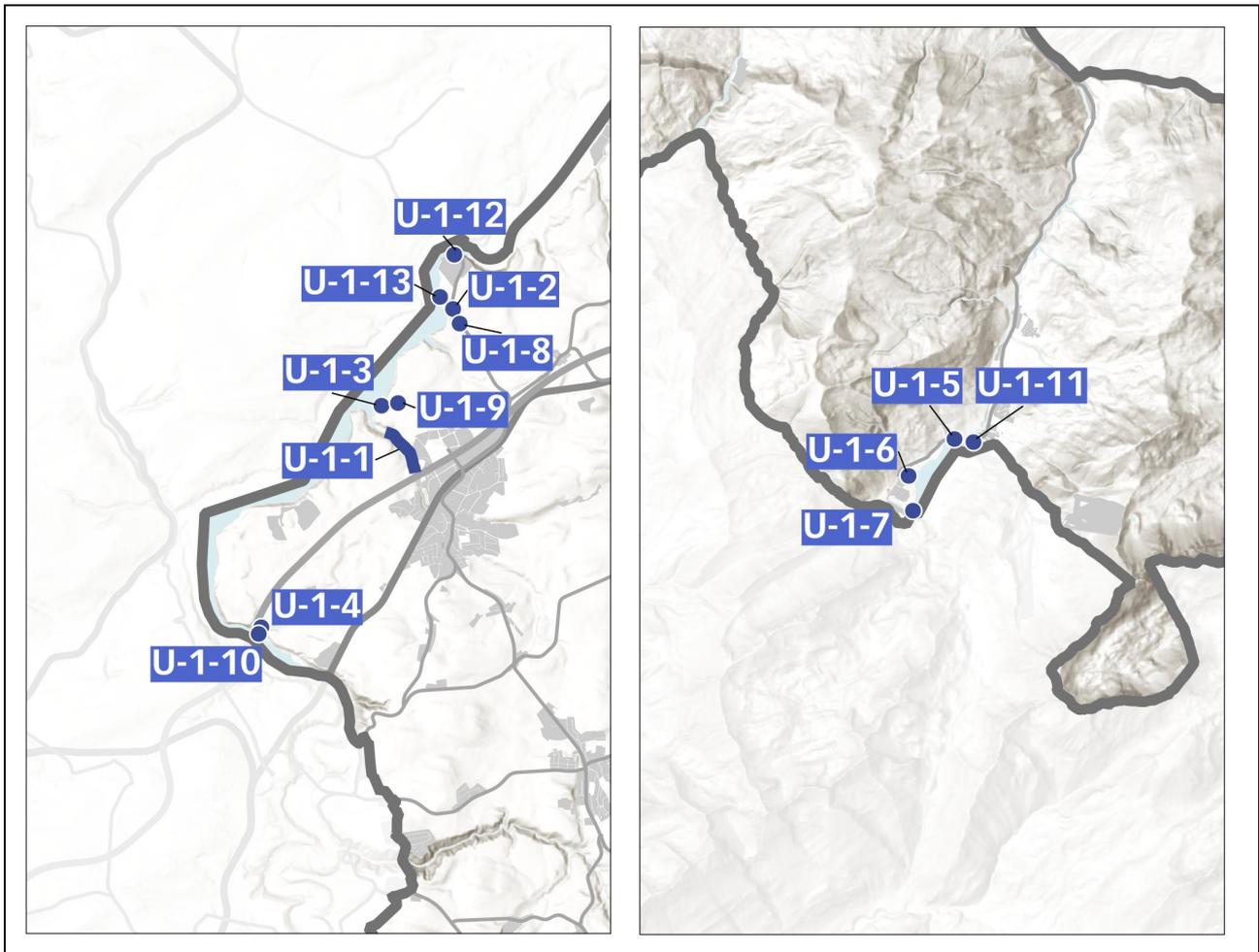
Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Die Seeufer im Sensebezirk sollen hochwertiger Lebensraum sein und zur Standortattraktivität, Lebensqualität und Identität des Bezirks beitragen. Im Sinne einer gesamtheitlichen Bewirtschaftung ist das Ziel eine koordinierte Nutzung und Entwicklung von Siedlung, Mobilität, Tourismus und Freizeit, welche dem Natur- und Landschaftsschutz sowie dem Erhalt des Kulturerbes Rechnung trägt.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Kanton hebt die BootskonzeSSIONen entlang der Uferbereiche „Natur und Landschaft“ auf und verlagert sie in die dafür vorgesehenen Sektoren. In den Uferbereichen „extensive Nutzung“ verlagert er konzeSSIONierte Boots- und Anlageplätze, welche über die in der Strategiekarte festgelegte Kapazitäten hinaus gehen, in die dafür vorgesehenen Sektoren. (Antrag) 2. Die Region setzt sich für eine Sicherung und Aufwertung der Seeuferqualitäten im Sensebezirk ein. Sie unterstützt die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten und nach Bedarf bei ihren kommunalen Aufgaben. 3. Die Gemeinden setzen in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Umwelt (Sektion Gewässer) <u>und dem Amt für Wald und Natur (Sektion Natur und Landschaft)</u> die Massnahmen zur Aufwertung/Revitalisierung/Renaturierung der Seeufer und der Zuflüsse um. 4. Die Gemeinden verbessern die Erreichbarkeit der Seeuferzugänge für den Fuss- und Veloverkehr. 5. Die Gemeinden werten die Fuss- und Velowege entlang der Seeufer gestalterisch auf (z.B. mit punktuellen Sitzgelegenheiten oder Beschattung/Bepflanzung), bauen sie aus oder verbessern sie (z.B. Verbreiterung, Sanierung, Änderung Linienführung). 6. Die Gemeinden realisieren innerhalb der Uferbereiche „extensive Nutzung“ punktuell Ein- und Auswasserungsstellen und statten sie mit einfachen sanitären Einrichtungen aus. 7. Die Gemeinden planen und unterhalten das Kleininfrastrukturangebot wie Rastplätze, Feuerstellen, Spielangebote, etc. innerhalb der dafür vorgesehenen Uferbereiche. 8. Die Gemeinden erstellen für die Uferbereiche „intensive Nutzung“ ein Gesamtkonzept je Sektor. Das Konzept behandelt mindestens die Themen Nutzung, Gestaltung, Bootsplätze, Erschliessung und Parkierung (FVV und MIV). 9. Bei Bauvorhaben von Bauten und Anlagen im Uferbereich „intensive Nutzung“, welche eine Bauzone nach Art. 15 voraussetzen: Die Gemeinden setzen die Bauten und Anlagen mittels Erlasses eines Detailbebauungsplans (DBP) über den gesamten Sektor gestützt auf das Gesamtkonzept um. Im DBP sind Planungsvorschriften zu Art und Mass der Nutzung, Nutzungsanordnung, Gestaltung der Gebäude und der Freiräume sowie zur Erschliessung und Parkierung festzulegen. 10. Die Gemeinden erstellen (ggf. im Rahmen der Arbeiten zu Massnahmen 8 und 9) ein Parkierungskonzept „Seeuferbereiche“ mit Klärung der Lage und Anzahl benötigter, öffentlicher Auto- und Veloabstellplätze (Parkplatznachweis, Standortevaluation). 11. Die Gemeinden sichern und/oder realisieren ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Auto- und Veloabstellplätzen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton FR (1), Region (2), Gemeinden (3-11)	Beteiligte Stellen: Kanton FR, Region, Standortgemeinden, Freiburger Tourismusverband

Umsetzung	
<p>Vorgehen zur Umsetzung von baulichen Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ggf. Konzept / Machbarkeitsstudie 2. Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung von Bauten und Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern) 3. Ev. Vorprojekt (situativ zu bestimmen). 4. Privatrechtliche Sicherung der benötigten Fläche mittels Erwerb / Baurecht / Dienstbarkeit / Enteignung zu Gunsten der Gemeinde und/oder planungsrechtliche Sicherung (z.B. Zone von allgemeinem Interesse oder Detailbebauungsplan) 5. Bauprojekt 6. Realisierung 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont (Realisierung, Baustart):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Staat Freiburg: kantonale Studie zur Festsetzung der Grundsätze für die Bewirtschaftung der Seeufer durch die regionalen und kommunalen Behörden (A) (noch nicht erarbeitet) – Staat Freiburg: Abgrenzung der Gewässerräume und Übertragung in die Ortsplanungen der Gemeinden (A): Sicherung der Vorranggebiete Natur & Landschaft – Gemeindeverband Region Sense: regionaler Richtplan, Massnahmen im Bereich Verkehr (A) – See- und Saanebezirk: regionale Richtpläne mit regionalen Seeuferplanungen (A) 	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)
<ul style="list-style-type: none"> – Staat Freiburg: kantonaler Richtplan Freiburg, operativer Teil Abschnitt C, T113. Seeufer, T114 Bootshäfen und Anlegeplätze (G) – Agglomerationsprogramm Freiburg, Massnahmen (G) – Die Sicherung der Vorranggebiete Natur & Landschaft gemäss Richtplan erfolgt mit der Umsetzung der Gewässerräume nach GSchG. Im Kanton Freiburg erfolgt die Abgrenzung der Gewässerräume durch den Kanton mit einer Übertragung in die Ortsplanung durch die Gemeinden. (B) – Die Zulassung der Schiffe obliegt dem Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS). (B) – Die Revitalisierungsplanung der Fliessgewässer obliegt dem Tiefbauamt (TBA), Sektion Gewässer. (B) – Massnahmen, welche innerhalb der Agglomeration Freiburg geplant sind, sind mit den Anforderungen und den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Freiburg abzustimmen. (B) – Bei der Neuerstellung oder Entwicklung von Boots- und Anlagestellen sowie Erholungsräumen und -angeboten sind die Interessen des Schutzes des natürlichen und kulturellen Erbes miteinzubeziehen (z.B. archäologisch sensible Bereiche, Gewässerräume)

Aufwertung und In Wert Setzung der Seeufer



Aufwertung/Revitalisierung/Renaturierung der Seeufer und ihrer Zuflüsse (Festlegung)

Nr. RP ¹	Nr. AP ²	Gemeinde(n)	Objekt	Massnahme	Prio.	Horizont ³
U-1-1	4NL.01.02A	Düdingen	Düdingerbach	Revitalisierung	B	mf

Erstellen und Ausstattung von Ein- und Auswasserungsstellen (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP	Gemeinde(n)	Stelle	Massnahme	Prio.	Horizont
U-1-2	–	Düdingen	Schiffenen	Einrichtung sanitärer Anlagen	A	kf
U-1-3	–	Düdingen	Bonn	Einrichtung sanitärer Anlagen	A	kf
U-1-4	–	Düdingen	Räsch	Einrichtung Wasserungsstelle und sanitäre Anlagen	A	kf
U-1-5	–	Plaffeien	Seestrasse	Einrichtung sanitärer Anlagen	B	kf
U-1-6	–	Plaffeien	Schwarzsee Bad	Einrichtung sanitärer Anlagen	B	kf
U-1-7	–	Plaffeien	Fischerweide	Einrichtung sanitärer Anlagen	B	kf

¹ Massnahmennummer regionaler Richtplan Sensebezirk

² Massnahmennummer Agglomerationsprogramm Freiburg 4G

³ Zeithorizont (Realisierung, Baustart): kf = kurzfristig (2023-2027), mf = mittelfristig (2028-2032), lf = langfristig (ab 2033)

Verbesserung der öffentlichen Parkierung an Ufern (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP	Gemeinde(n)	Standort	Massnahme	Prio.	Horizont
U-1-8	–	Düdingen	Schiffenen	Sicherung/Realisierung Parkierung Auto/Velo	A	kf
U-1-9	–	Düdingen	Bad Bonn	Erweiterung Parkierung Auto/Velo	A	kf
U-1-10	–	Düdingen	Räsch	Sicherung/Realisierung Parkierung Auto/Velo	A	kf
U-1-11	–	Plaffeien	Gypsera	Realisierung Parkierung Velo	A	mf

Einführung Kursschiffahrt (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP	Gemeinde(n)	Standort	Massnahme	Prio.	Horizont
U-1-12	4NL.06	Düdingen	Schiffenensee	Einführung einer Kursschiffahrt	A	kf

Verbesserung des Angebotes an öffentlichen Infrastrukturen an Ufern (Festlegung)

Nr. RP	Nr. AP	Gemeinde(n)	Standort	Massnahme	Prio.	Horizont
U-1-13	–	Düdingen	Rastplatz Schiffenen	Sanierung und Ausbau des Angebotes	B	kf
U-1-14	–	Plaffeien	Badeplatz Fischerweid / See-weid	Einrichtung Badeplatz	B	kf

Massnahme E-1	Priorität A
Energie: Energieplanerische Grundsätze festlegen und umsetzen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Sensebezirk und die Gemeinden setzen sich für eine nachhaltige Energieplanung ein. Diese Energieplanung soll den Behörden, der Bevölkerung und dem Gewerbe eine wichtige Grundlage und Ausrichtung hin zu einer sicheren, wirtschaftlichen, umwelt- und klimaverträglichen Energieversorgung geben.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>Die Region legt energieplanerische Grundsätze fest, welche von den Gemeinden im Rahmen ihrer nächsten (Teil-) Revision der Ortsplanung umgesetzt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das gesamte Territorium ist grundsätzlich Prioritätsgebiet für erneuerbare Energien. Allfällige Ausnahmen können nur mit nachvollziehbarer Begründung festgelegt werden (z.B. Erweiterungssektor fürs Erdgasnetz falls die Energieversorgung nachweislich nicht ausreichend mit erneuerbaren Energieträgern möglich sein sollte). 2. Die Potenziale für Wärmeverbünde unter Nutzung von erneuerbarer Energie und Abwärme sind abzuklären und gegebenenfalls die entsprechenden Prioritätsgebiete und Vorschriften festzulegen. 3. Spezifische Projekte und Anlagen werden in Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Behörden in den ortsplanerischen Instrumenten erarbeitet (z.B. Energiepark, Windpark, Solarpark). 4. Neubauten haben ihren Wärmebedarf überwiegend durch erneuerbare Energien (inklusive Wärmeverbünde und Abwärme) zu decken. 5. Bei Heizungersatz (Ersatz Wärmeerzeuger), Ausbauten (um über 20% der Energiebezugsfläche) und Gesamtsanierungen ist der Wärmebedarf des Gebäudes überwiegend durch erneuerbare Energien (inklusive Wärmeverbünde und Abwärme) zu decken. 6. Die Gemeinden können weitere Vorschriften für bauliche Massnahmen und Einrichtungen festlegen (z.B. Solarpflicht bei Dachsanierungen oder obligatorische Anwendung der SIA 2060 Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden).

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeindeverband Region Sense für Festlegung der energieplanerischen Grundsätze</p> <p>Gemeinden des Sensebezirks für Umsetzung der energieplanerischen Grundsätze</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeindeverband Region</p> <p>Gemeinden: alle 15 Gemeinden des Sensebezirks</p> <p>Agglomeration Freiburg (insbesondere allfällige gemeinde- resp. bezirksübergreifende Energienetze)</p> <p>Kanton Freiburg</p> <p>Bund</p>

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <p>Die Region legt mit diesem Richtplan energieplanerische Grundsätze fest. Die Gemeinden des Sensebezirks berücksichtigen und konkretisieren spätestens in der nächsten (Teil-)Revision der Ortsplanung diese energieplanerischen Grundsätze zweckmässig in und mit den ortsplanerischen Instrumenten (Richtplan, Zonennutzungsplan, Gemeindebaureglement, Erläuterungsbericht, Studien).</p>

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <p>(keine)</p>	

<p>Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Diese energieplanerischen Grundsätze wirken positiv auf die Nutzung der einheimischen erneuerbaren Energien und regionale Wertschöpfung und entsprechen der festgelegten Strategie (Kapitel 5.5). Die Nutzung der einheimischen erneuerbaren Energien stützt sich auf die strategischen Grundsätze des kantonalen Richtplans. Diese priorisieren die Nutzung der erneuerbaren Energien und Abwärme, in individuellen Anlagen und Wärmeverbänden. Grundsätzlich können die Gemeinden auch „negative“ Bestimmungen gegenüber fossilen Energieträgern festlegen (z.B. Verbot Einbau / Ersatz von Heizungen unter Nutzung von Erdöl). (B) – Die Massnahmen betreffend Energieeffizienz sind massgeblich auf der kantonalen und nationalen Ebene geregelt. Die Gemeinden können für einzelne Projekte oder Gebiete weitergehende Effizienzstandards anregen oder in die ortspanerischen Instrumente einbringen. (B) – Die Gemeinden können grundsätzlich Vorschriften und Anforderungen festlegen, die über die im kantonalen Energiegesetz / -reglement festgelegten Bestimmungen hinausgehen. Das kantonale Energiegesetz erläutert, dass Massnahmen jedoch nur so weit angeordnet werden können, als sie technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind, und dass überwiegende öffentliche Interessen zu wahren sind. Damit besteht eine Ausnahmemöglichkeit für aussergewöhnliche Einzelfälle und Spezialsituationen. (B)

Massnahme E-2	Priorität A
Energie: Austausch und Zusammenarbeit mit einem energie- und klimapolitischen Aktivitätenprogramm pflegen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Der Sensebezirk und die Gemeinden pflegen den Austausch und die Zusammenarbeit im Energiebereich mit einem strukturierten und systematischen Ansatz. Mittelfristig strebt der Sensebezirk das „Energistadt Gold“-Level an.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>Die Region und die Gemeinden führen ein energie- und klimapolitisches Aktivitätenprogramm ein, welches die verschiedenen Aktivitäten und Massnahmen im Energie- und Klimabereich auf regionaler und kommunaler Ebene strukturiert erfasst. Das energie- und klimapolitische Aktivitätenprogramm lehnt sich an die anerkannte, umfassende und zielführende Systematik von Energistadt an. Darin werden Massnahmenpakete entsprechend der Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gemeinden und Region und der dynamischen Prozesse im Energie- und Klimabereich festgelegt, aus- und nachgeführt (jeweils mehrjähriges energie- und klimapolitisches Aktivitätenprogramm).</p> <p>Das energie- und klimapolitische Aktivitätenprogramm umfasst Massnahmen in sechs resp. mittelfristig sieben Bereichen (gemäss Struktur Energistadt):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entwicklungsplanung und Raumordnung 2. Kommunale Gebäude und Anlagen 3. Versorgung und Entsorgung 4. Mobilität 5. Interne Organisation 6. Kommunikation und Kooperation 7. Umgang mit Klimafolgen (mittelfristig zusätzlicher Bereich)

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeindeverband Region Sense für Anleitung und regionale Aktivitäten</p> <p>Gemeinden des Sensebezirks für kommunale Aktivitäten</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeindeverband Region</p> <p>Gemeinden: alle 15 Gemeinden des Sensebezirks</p> <p>Kanton Freiburg</p> <p>Trägerverein Energistadt (Sensebezirk Mitglied)</p>

Umsetzung
<p>Vorgehen:</p> <p>Der Sensebezirk und seine Gemeinden führen ein energie- und klimapolitisches Aktivitätenprogramm auf der Grundlage der Systematik von Energistadt. In diesem energie- und klimapolitischen Aktivitätenprogramm sollen die wesentlichen Aktivitäten der Region und der Gemeinden transparent und übersichtlich erfasst werden und somit einen informativen Austausch und eine effiziente Koordination der Aktivitäten zwischen den Gemeinden und der Region unterstützen.</p> <p>Das energie- und klimapolitische Aktivitätenprogramm wird periodisch geprüft und aktualisiert (mindestens alle vier Jahre im Rahmen des Energistadt Audits). Regelmässig werden Schwerpunkte und Fokusthemen für die Zusammenarbeit festgelegt.</p>

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027):</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <p>(keine)</p>	

<p>Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Energiestadt bietet ein weitgefächertes Instrumentarium im Sinne von Prozessförderung und Qualitätsmanagementsystem, in welchem Schritt für Schritt die energierelevanten Leistungen verbessert, die Verwaltungsprozesse weiter optimiert und das Engagement der Bevölkerung und der Wirtschaft verstärkt werden. (B) - Der Sensebezirk ist seit 2011 mit dem Energiestadt-Label zertifiziert. Alle vier Jahre erfolgt ein Reaudit. Zur Erlangung des Energiestadt-Labels wird ein Umsetzungsgrad von mindestens 50% des umfassenden Massnahmenpotenzials vorausgesetzt. Für das Gold-Label wird ein Umsetzungsgrad von mindestens 75% verlangt. (B)

Massnahme E-3	Priorität B
Energie: Sensebezirk als Energieregion positionieren	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Die Energiestadt Sensebezirk etabliert sich als zukunftsorientierte Energieregion mit gesteigerter Wertschöpfung und Ausstrahlung (s. Kapitel 4.4). Dadurch soll die regionale Wertschöpfung erhöht und die Attraktivität des Sensebezirks als Standort für Wohnen, Arbeit und Freizeit / Tourismus gesteigert werden.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>Zusammen mit initiativen Menschen und Unternehmen aus der Region definiert und realisiert der Sensebezirk "Leuchtturmprojekte". Die Massnahmen umfassen folgende Bereiche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zusammenarbeit mit energierelevanten Betrieben, Organisationen und Institutionen, um zielgruppenorientiert die Steigerung der Energieeffizienz und Suffizienz sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu unterstützen und somit zu einer sicheren, wirtschaftlichen, gesellschafts-, umwelt- und klimaverträglichen Energieversorgung beizutragen. 2. Regelmässige Information der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden über energie- und ressourcenrelevante Themen und Projekte und Einbindung in die Prozesse, um das energie- und ressourcenbewusste Handeln in der Bevölkerung und im Gewerbe zu verankern. Die energiepolitische Einbindung der Bevölkerung und des Gewerbes trägt so auch zu einer nachhaltigen hohen Lebens- und Wohnqualität bei.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeindeverband Region Sense</p> <p>Gemeinden: alle 15 Gemeinden des Sensebezirks</p> <p>Gewerbeverband und -vertreterInnen</p> <p>Kanton Freiburg</p> <p>Bund / Programm EnergieSchweiz</p>

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <p>Massnahmen und Projekte können in regionaler Eigenregie und / oder in Programmen auf kantonaler, nationaler und internationaler Ebene durchgeführt werden. Für einen effizienten, zielführenden, strukturierten und systematischen Ansatz bietet sich die Teilnahme am Programm Energie-Region des Bundes an (Teil des Programms EnergieSchweiz 2021-2030). Dies erlaubt insbesondere eine Unterstützung grösserer Projekte von regionaler Bedeutung. Im Vordergrund stehen Projekte zur Erarbeitung von Grundlagen und Konzepten, Machbarkeits- und Vorstudien zu Infrastrukturprojekten, Monitoring- und ergänzende / begleitende Kommunikationsaktivitäten. Dies in drei Handlungsfeldern: Energieeffizienz in Gebäuden und erneuerbare Energien, Mobilität sowie Anlagen und Prozesse.</p> <p>Mittelfristig soll die Energieregion auch oder vorwiegend von Akteuren aus dem Gewerbe und aus der Bevölkerung geprägt und getragen werden.</p>	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»: 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Aufbauphase <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): etabliertes Netzwerk <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):

	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe:
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) (keine)	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)
<p>Erneuerbare Energien sind naturgemäss meist ortsgebunden. Erneuerbare Energien (und Effizienzmassnahmen) können insbesondere auch auf Stufe Region gezielt geplant und gefördert werden. Der Begriff Energieregion hat sich für jene Regionen eingebürgert, die sich bewusst in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energien engagieren. Dabei können unterschiedliche Strategien verwendet werden: von der Erhöhung des Selbstversorgungsgrads bis hin zum Energie- oder Technologie-Export. Durch die Tätigkeiten von Energieregionen entstehen auch regional-ökonomische Entwicklungen, die zu regionaler Wertschöpfung und neuen Arbeitsplätzen führen. Zudem können die Land- und Waldwirtschaft sowie der Tourismus von Synergien profitieren. Deshalb gilt es auch für den Sensebezirk, die Potenziale und Chancen einer nachhaltigen, regionalökonomisch ausgerichteten Energiewirtschaft vermehrt wahrzunehmen. (Grunderkenntnisse aus: ARE et al, Regionalökonomische Potenziale und Erfolgsfaktoren für den Aufbau und Betrieb von Energieregionen, 2012) (B)</p>

Massnahme E-4	Priorität B
Energie: Energie- und Klimamonitoring führen	(Stand: April 2023)

- Massnahme ist ganz oder teilweise Bestandteil der Agglomerationsprogramme Freiburg/Bern
- Massnahme beinhaltet Antrag/Anträge an den Kanton
- Anträge sind mit dem Kanton konsolidiert

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung Der Sensebezirk und seine Gemeinden prüfen die Entwicklung und Wirkung ihrer Energie- und Klimapolitik.
Massnahmenbeschreibung Die im Kontext dieser Richtplanung neu aufgegleiste Energie- und Klimabilanzierung wird periodisch nachgeführt, wodurch ein Monitoring der Entwicklung und Wirkung der regionalen und kommunalen Energie- und Klimapolitik erfolgt. Namentlich können im Monitoring die Zielerreichung im Bereich Energieeffizienz, nachhaltige (erneuerbare) Energieversorgung sowie Umwelt- und Klimaverträglichkeit geprüft werden (s. Kapitel 3.5). Weitere kommunale und regionale Werte und Indikatoren können ebenfalls im Energie- und Klimamonitoring erfasst und verfolgt werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeindeverband Region Sense für Anleitung Gemeinden des Sensebezirks für kommunale Umsetzung	Beteiligte Stellen: Gemeindeverband Region Sense Gemeinden: alle 15 Gemeinden des Sensebezirks Kanton Freiburg Bund / Programm EnergieSchweiz

Umsetzung	
Vorgehen: Die bisherige regionale Energiebilanzierung und die Ziele im Leitbild des Sensebezirks beruhen auf einer vereinfachten Methode. Mit dem Kalkulator von EnergieSchweiz kann die Energie- und Klimabilanzierung auf eine neue solide standardisierte Basis gestellt und die Nachvollzieh-, Nachverfolg- und Messbarkeit sowohl auf regionaler als auch auf kommunaler Ebene deutlich verbessert werden. Die Ziele und Handlungsmöglichkeiten sowie das Monitoring punkto Zielerreichungsgrad (Absenkpfad) können darauf abgestützt werden.	
Priorität: <input type="checkbox"/> Hoch «A»: <input checked="" type="checkbox"/> Mittel «B»: <input type="checkbox"/> Niedrig «C»:	Zeithorizont: <input type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): <input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032): <input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033): <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K) (keine)	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise (B)

- Der Energie- und Klimakalkulator von EnergieSchweiz zeigt, wo eine Gemeinde oder eine Region in Bezug auf die drei Zielwerte per 2050 i) 100 Prozent erneuerbare Energie, ii) 2000 Watt Primärenergieverbrauch und iii) null energiebedingte Treibhausgasemissionen im Moment steht und wie sie sich entwickeln könnte. Mit obligatorischen und fakultativen Daten können weitere kommunale und regionale Werte und Indikatoren nachverfolgt werden. (B)
- Für gewisse Bereiche müssen die Verbräuche und Potenziale bestmöglich abgeschätzt werden (wie z.B. Verbräuche bei Mobilität oder Gebäudeheizungen). Die Datengrundlagen werden laufend erweitert und konsolidiert. Seitens der Gemeinden kann die Datengrundlage insbesondere durch die sorgfältige Nachführung des eidgenössischen Gebäude- und Wohnregisters (GWR) verbessert werden. (B)

Massnahme C-1	Priorität A
Controlling: Einführung eines Monitoring- und Controlling-Systems	(Stand: April 2023)

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

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung</p> <p>Die Region will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken.</p>
<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>1. Die Region etabliert ein Monitoring-System: Im Sinne eines Monitorings wird die Umsetzung der Richtplan-Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen zu erfassen.</p> <p>2. Die Region etabliert ein Controlling-System: 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.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Region (1, 2)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Region Sense, Gemeinden, Kanton, Agglomeration Freiburg</p>

Umsetzung	
<p>Vorgehen:</p> <p>1. Die Region erarbeitet ein Konzept für das Monitoring und Controlling (Erhebung/Erfassung, Wirkungskontrolle)</p> <p>2. Die Region führt periodisch eine Wirkungs- und Umsetzungskontrolle inkl. Berichterstattung.</p>	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch «A»:</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel «B»:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig «C»:</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2023-2027): Erhebungskonzept</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2028-2032):</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig (ab 2033):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe: Umsetzungskontrolle</p>
<p>Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)</p> <p>(keine)</p>	

Grundlagen (G), Bemerkungen und Hinweise B)
(keine)

D Genehmigungsvermerke

7. Genehmigungsvermerke

Regionaler Richtplan Sense

Öffentliche Vernehmlassung vom	02.09.2022 bis 02.11.2022/02.12.2022
Vorprüfung vom	03.08.2022 bis 03.02.2023
Beschlossen durch die Delegierten- versammlung am	24.05.2023
Schlussprüfung vom	25.05.2023 bis 01.07.2024
Genehmigung durch den Staatsrat am 01.07.2024	
Öffentliche Vernehmlassung der An- passungen an die Genehmigungs- bedingungen vom	16.05.2025 bis 16.07.2025/18.08.2025
Anpassungen an die Genehmigungs- bedingungen beschlossen durch die Delegiertenversammlung am	27.11.2025
Der Präsident	Der Geschäftsführer

.....

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Tafers, den

Der Geschäftsführer

.....

Genehmigt durch den Staatsrat des Kantons Freiburg am