



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 01 PÉROLLES/ARSENAUX/LES DAILLETES

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Freiburg

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (BRPA, VEA, TBA, KGA, WiF)

Agglomeration, Wirtschaftsnetz Freiburg und Region

ZIELSETZUNG

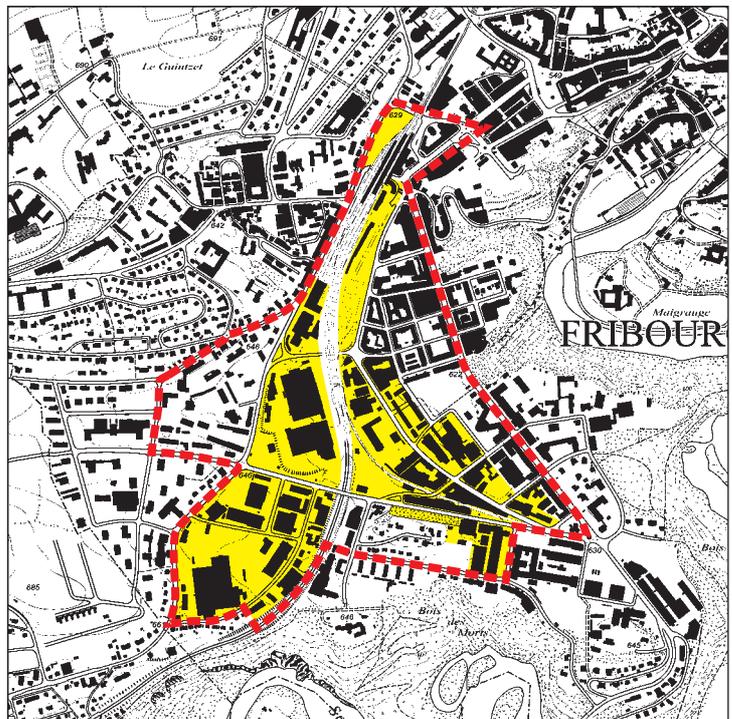
Einen zentralen Sektor der Agglomeration verdichten und restrukturieren, um dessen Attraktivität zu verbessern.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedungsschwerpunkts:
350'000 m²

Bevölkerungskapazität:
zu bestimmen

Anzahl Arbeitsplätze:
zu bestimmen



Legende

- Siedungsschwerpunkt
- Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erstellen einer Grundlagenstudie bezüglich der Machbarkeit, der Verfügbarkeit der Grundstücke und des Potenzials, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Erstellen eines Verzeichnisses für Gebäude, die im Sinne des Kulturgüterschutzes für unbewegliche Kulturgüter ein Interesse darstellen.
- Städtebauliche Studien und Bestimmung der Interventionssektoren.



- Aufwertungsstudie für die Quartiere und Verdichtung des Sektors im Norden der Route de Beaumont.
- Aufwertungs- und Strukturierungskonzept des Boulevard de Pérolles, der Route de la Fonderie, der Avenue du Midi und der Route de la Glâne.
- Konzept für die öffentlichen Räume (Strassengestaltung, Bepflanzungen, Fussgängerwege).
- Aufwertungskonzept für den Standort der Gebäude, die im Sinne des Kulturgüterschutzes für unbewegliche Kulturschutzgüter ein Interesse darstellen.
- Anpassung und Übertragung der Studien in die Ortsplanung (OP) der Gemeinde.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.
- Berücksichtigung des Katasters der belasteten Standorte.

Umsetzungsmassnahmen " Verkehr "

Unerlässliche Massnahmen:

- Verwirklichung einer Studie, welche die notwendigen Gestaltungsmassnahmen für das bestehende Strassennetz aufzeigt, um den Schwerpunkt-Standort zu entwickeln.
- Örtliche Reorganisation der Verkehrsströme in Zusammenhang mit den getroffenen Massnahmen im Bereich der Avenue de la Gare.
- Massnahmen für die Nutzung der problematischen Kreuzungen auf der Umfahungsstrecke Fonderie/ Kaiser und der Route de Beaumont.
- Massnahmenstudie zugunsten des Langsamverkehrs.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Opportunitätsstudie für ein automatisches Verkehrssystem zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Plateau de Pérolles durch die Rehabilitierung des früheren Industriegeleises (im Gange).
- Opportunitätsstudie für den Bau einer neuen Bahnhaltestelle.
- Machbarkeitsstudie für den Bau einer Busfahrbahn auf der Achse Midi-Glâne.

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Einsetzen einer Projektorganisationsstruktur mit allen betroffenen Stellen.
- Schaffen von partizipativen Projektstrukturen (Quartierbevölkerung, Grundbesitzer).

AUSWIRKUNGEN AUF DIE ORTSPLANUNG

- Anpassung des Zonennutzungsplans (ZNP) und des Gemeindebaureglements (GBR).
- Bestimmung der eventuellen Sektoren, die dem Detailbebauungsplan (DBP) unterstellt werden (DBP).

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtkosten für die Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 150'000.-



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

AUFTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen))

TERMINPLAN

2010-2014

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.5

Projektblatt D 12



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 02 TORRY

VERANTWORTLICHE STELLEN

Gemeinden Freiburg und Granges-Paccot

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (VEA, BRPA, TBA)

Agglomeration

ZIELSETZUNGEN

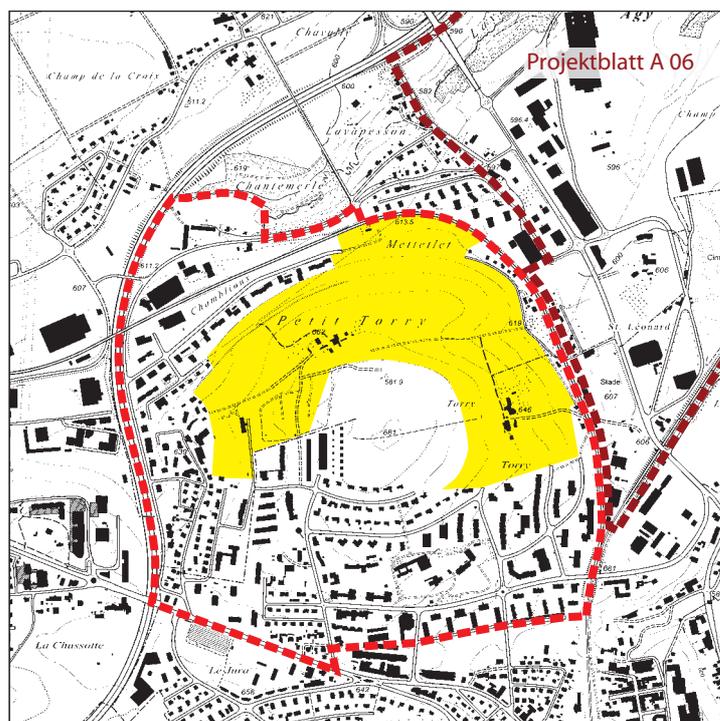
- Ergänzung der Siedlungsentwicklung der Colline du Terry, unter Berücksichtigung der Integration der Landschaft und der schützenswerten Landhäuser in den umliegenden Quartieren.
- Ergreifen von Massnahmen zugunsten einer Aufwertung der bestehenden Quartiere.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
400'000 m²

Bevölkerungskapazität:
3'500

Anzahl Arbeitsplätze:
500



Legende

-  Siedlungsschwerpunkt
-  Interventionssektor
-  Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erstellen eines Siedlungskonzepts, das der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen Rechnung trägt und die Nutzungsdurchmischung definiert (Wohnen, öffentliche Einrichtungen).
- Erstellen einer Bestandesaufnahme der Gebäude, die im Sinne des Schutzes bestehender Kulturgüter ein Interesse darstellen.



- Bestimmung eines Freiraums rund um die alten schützenswerten Landhäuser.
- Aufwertungsstudie für die bestehenden Quartiere.
- Aufwertungskonzept und Strukturierung der Avenue du Général-Guisan und der Route du Jura.
- Konzept für die Gestaltung der Landschaft und der Erholungsgebiete in Verbindung mit der Erhaltung des Umgebungscharakters schützenswerter Gebäude.
- Berücksichtigung der Grundwasserschutzzonen S.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Allgemeine Studie für die Anbindung des Sektors an das Strassennetz und Aufzeigen der für das bestehende Netz notwendigen Gestaltungsmassnahmen, um die Entwicklung des Schwerpunkts zu gestatten.
- Verlängerung der bestehenden Buslinie Torry, um den Siedlungsschwerpunkt zu erschliessen.
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zwischen dem Sektor und den wichtigsten angrenzenden Schwerpunkten sowie der Bau von sicheren Überquerungen der Hauptachsen.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Ausbau der Murtenstrasse auf 2x2 Fahrbahnen und Verbesserung der problematischen Kreuzungen.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Nord und dessen Kreuzungen.
- Das VEA erstellt eine Opportunitätsstudie für die Aufwertung der Eisenbahnlinie Rosé-Grolley.

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Einsetzen einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur für die beiden Gemeinden und Einbezug aller betroffenen Stellen.
- Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundbesitzer).

AUSWIRKUNGEN AUF DIE ORTSPLANUNG

- Anpassung des ZNP und des GBR des Sektors.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP zu unterstellen sind.
- Konformitätsüberprüfung zwischen dem DBP "Torry Ost" und dem festgelegten Siedlungskonzept.

KOSTENSCHÄTZUNG

Die Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 250'000.-



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 03 SCHÖNBERG/KLEINSCHÖNBERG

VERANTWORTLICHE STELLEN

Gemeinden Freiburg, Düdingen und Tafers

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (BRPA, KGA)

Agglomeration

ZIELSETZUNG

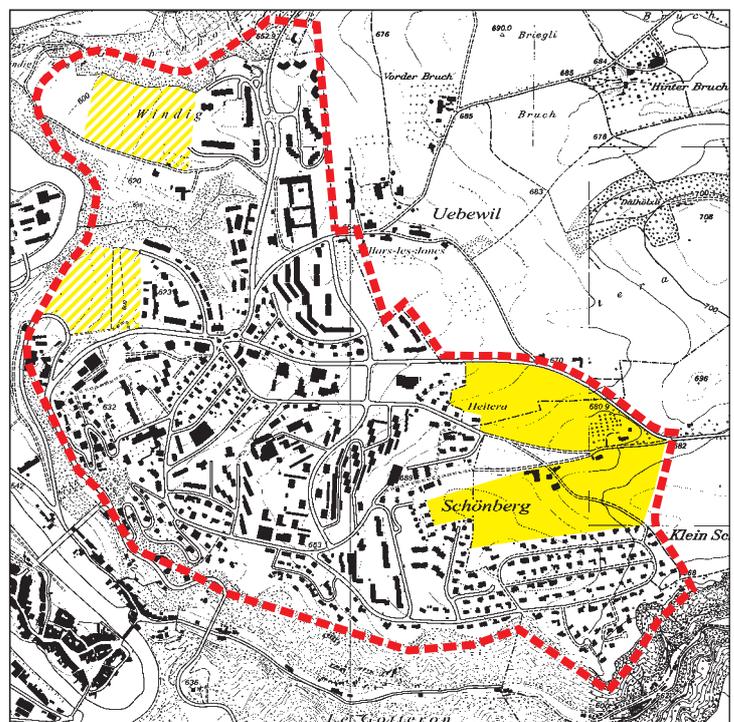
- Städtebauliche und funktionelle Aufwertung der bestehenden Quartiere.
- Besiedlung der noch unbebauten Sektoren als Wohnnutzung von mittlerer bis hoher Dichte, bei gleichzeitiger Wahrung eines Freiraums um das alte Landhaus von Windig.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
50'000 m²

Bevölkerungskapazität:
1'100

Anzahl Arbeitsplätze:
—



Legende

- Siedlungsschwerpunkt
- Verdichtungssektoren
- Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erstellen einer Grundlagenstudie bezüglich der Nutzungsdurchmischung und der Strukturierung des gesamten Sektors, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes bezüglich der erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Abgrenzung einer Freifläche rund um das alte Landhaus von Windig.
- Bestimmen der Aufwertungsmassnahmen für das bestehende Quartier.



- Erstellen eines Siedlungsentwicklungskonzepts für den Siedlungsschwerpunkt.
- Etude de la valorisation de l'espace routier sur les secteurs Bernstrasse et Tafersstrasse.
- Kleinschönberg: Ausarbeiten eines Siedlungsentwicklungskonzepts/Freiraum.
- Aufwertungsstudie für den Strassenraum in den Sektoren Bernstrasse und Tafersstrasse.
- Peripherie: Nutzungs- und Gestaltungskonzept.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Reorganisation der Erschliessung durch den Bus und Bau einer P+R Anlage.
- Verwirklichen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Schönberg-Quartier, um den Transitverkehr zu vermeiden.
- Studie für die Strassenverbindung zum Sektor, welche die notwendigen Gestaltungsmassnahmen für das bestehende Strassennetz aufzeigt, um die Entwicklung des Schwerpunkts zu gestatten.
- Verpflichtung für die Gemeinde Tafers, sich gemäss Art. 25b ARBRPG mit einem Parkplatzkonzept zu versehen.
- Verpflichtung für die Gemeinde Düdingen, die schon bestehenden Überlegungen im Bereich der Parkplätze in Form eines Konzepts zu verwirklichen.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Realisierung des Poya-Projekts.
- Realisierung von Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.

Koordinationsmassnahmen:

- Einsetzen einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur für die drei Gemeinden und Einbezug aller betroffenen Stellen.
- Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DIE ORTSPLANUNG

Anpassung des betroffenen ZNP, des GBR und des DBP.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 350'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3



A 04 BELLE-CROIX

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Villars-sur-Glâne

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, BRPA, VEA, WiF)

Agglomeration, Wirtschaftsnetz Freiburg und Region

ZIELSETZUNG

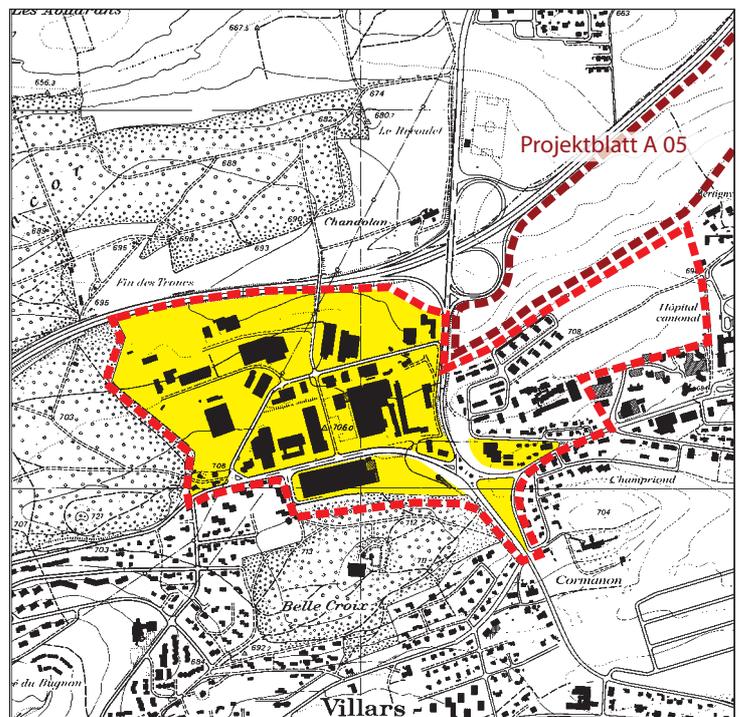
Aufwertung und Verdichtung des Sektors Belle Croix und seiner Umgebung.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
395'000 m²

Bevölkerungskapazität:
zu bestimmen

Anzahl Arbeitsplätze:
zu bestimmen



Legende

- Siedlungsschwerpunkt
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erstellen einer Grundlagenstudie bezüglich des Verdichtungspotenzials und Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes in Bezug auf die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Erstellen eines Siedlungsentwicklungskonzepts für den Sektor Belle-Croix.
- Aufwertungsstudie für den Strassenraum in den Sektoren Belle-Croix und Route de Cormanon.
- Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen des Sektors Villars-Vert.



- Konzept für die Landschaftsgestaltung und die Erholungsgebiete in den Sektoren zwischen Villars-Vert und Guintzet.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Abschluss der Verkehrsstudie, die von der Gemeinde und vom TBA über die Kreuzung Belle-Croix durchgeführt wird.
- Realisierung einer spezifischen Studie über die Strassenverbindung zum Schwerpunkt, die die notwendigen Gestaltungsmassnahmen für das Strassennetz und besonders für den Autobahnanschluss aufzeigt.
- Neugestaltung der Kreuzung Belle-Croix und Neubeurteilung der Strassen des gesamten strukturprägenden Strassenraums.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum und dessen Kreuzungen.
- Neuüberprüfung der Parkplatzeinrichtungen des Sektors anhand des Parkplatzkonzepts der Gemeinde Villars-sur-Glâne, das aufgrund der schon bestehenden Überlegungen abzuschliessen ist.
- Erweiterung der buseigenen Fahrbahnen, um insbesondere die Verkehrsgeschwindigkeit der Busse im Sektor zu erhöhen.
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs des Sektors und seiner Umgebung.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Analyse zur Verlängerung der bestehenden Buslinie.
- Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Quartier Villars-Vert.
- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für die bestehenden und zukünftigen Grossunternehmer.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung des betroffenen ZNP und GBR.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP zu unterstellen sind.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 250'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2015-2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.2

Projektblatt D 10



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 05 BERTIGNY WEST

VERANTWORTLICHE STELLEN

Gemeinden Freiburg und Villars-sur-Glâne

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, BRPA, STE, WiF)

Agglomeration, Wirtschaftsnetz Freiburg und Region

ZIELSETZUNG

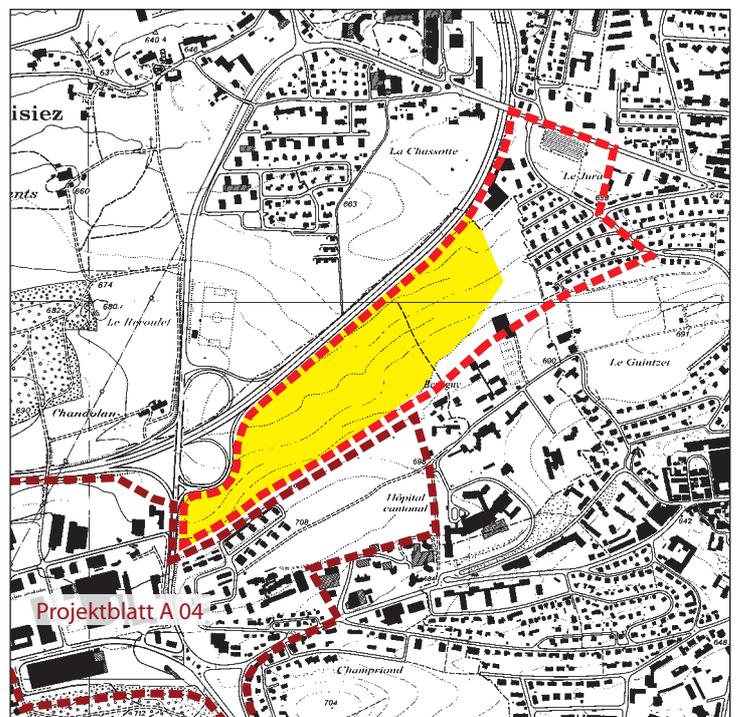
Durchführen einer strukturierten Siedlungsentwicklung im Sektor Bertigny-West, die für eine strategische Arbeitsnutzung bei gleichzeitiger Integration der Landschaftsqualitäten dieses Standorts bestimmt ist.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
250'000 m²

Bevölkerungskapazität:
zu bestimmen

Anzahl Arbeitsplätze:
1'200



Legende

- Siedlungsschwerpunkt
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erarbeiten eine Siedlungsentwicklungskonzepts, das die Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen berücksichtigt und das die Überbauungsbereiche, die Erschliessung, die Verteilung der Grünflächen und die Freiräume bestimmt.
- Erstellen eines DBP, um die Realisierungsetappen, die Begleit- und Kompensationsmassnahmen zu bestimmen.



- Definition der Begleitmassnahmen in den angrenzenden Sektoren.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie über die Strassenverbindung des Schwerpunkts und Aufzeigen der notwendigen Gestaltungsmassnahmen für das Strassennetz und besonders den Autobahnanschluss sowie die Autostrasse.
- Bau eines von der Autostrasse und zum Sektor führenden Strassenzugangs.
- Realisierung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- Bau einer P+R Anlage.
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zwischen dem Sektor und seiner Umgebung.
- Bau von Parkplatzeinrichtungen im Sektor anhand des Parkplatzkonzepts der Gemeinde Villars-sur-Glâne, das aufgrund der schon bestehenden Überlegungen abzuschliessen ist.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum.
- Ausbau der problematischen Kreuzungen der Autostrasse und der Route de Cormanon.
- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für die bestehenden und zukünftigen Grossunternehmer.

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

Einsetzung einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur für beide Gemeinden und mit allen betroffenen Stellen.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

Anpassung des betroffenen ZNP, GBR oder der besonderen Planung.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 300'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

TERMINPLAN

2015-2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.3

Projektblatt C 07



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 06 AGY/CHAMP DES ALOUETTES

VERANTWORTLICHE STELLEN

Gemeinden Freiburg und Granges-Paccot

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, BRPA, VEA)

Agglomeration

Grundeigentümer

ZIELSETZUNGEN

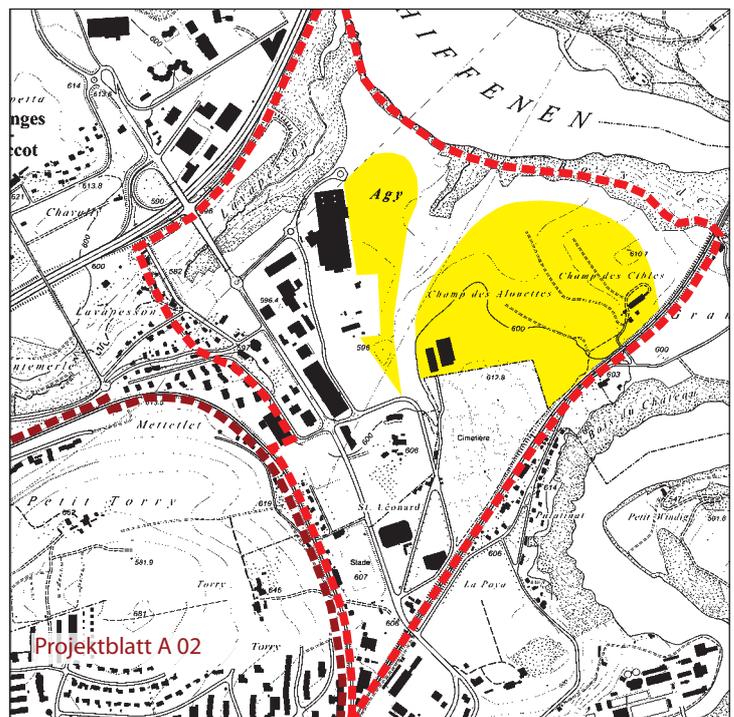
- Durchführen einer städtebaulichen und zweckmässigen Aufwertung der bestehenden Quartiere und einer Besiedlung der noch unbebauten Sektoren als Wohnnutzung von mittlerer bis hoher Dichte.
- Wahren eines Freiraums um die alten Patrizierlandgüter Grandfey und Champs des Cibles.
- Sicherstellen einer zweckmässigen Umgebung für den Friedhof Grandfey.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedungsschwerpunkts:
280'000 m²

Bevölkerungskapazität:
2'500

Anzahl Arbeitsplätze:
1'000



Legende

- Siedungsschwerpunkt
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Ausführung einer Grundlagenstudie in Bezug auf die Nutzungsdurchmischung und einer landschaftstopographischen Analyse, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Erstellen eines Siedlungsentwicklungskonzepts für den Sektor Champ des Alouettes.



- Gestaltungskonzept für die Landschaft und die Erholungsgebiete im Sektor Agy.
- Aufwertungskonzept für die Umgebung der alten Patrizierlandgüter und den Friedhof, unter Wahrung ihres Erscheinungsbildes.
- Anpassung und Umsetzung des interkommunalen Richtplans des Plateau d'Agy.
- Berücksichtigung der Grundwasserschutzzonen S.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie zur Strassenverbindung des Schwerpunkts und Aufzeigen der Gestaltungsmassnahmen, die für das Strassennetz notwendig sind.
- Ausbau der Murtenstrasse auf vier Fahrbahnen (im Poya-Projekt vorgesehen).
- Realisierung des Poya-Projekts und seiner Begleitmassnahmen.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Nord und deren Kreuzungen.
- Bau einer neuen Bahnhaltestelle im Sektor St-Léonard
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.
- Realisierung und Dimensionierung der Parkplatzeinrichtungen im Sektor aufgrund der Parkplatzkonzepte der Gemeinden Granges-Paccot und Freiburg.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Das VEA erstellt eine Opportunitätsstudie zur Aufwertung der Eisenbahnlinien für agglomerationsinterne Fahrten.
- Berücksichtigung der Fragen in Zusammenhang mit den Parkplätzen und dem öffentlichen Verkehr, die im interkommunalen Richtplan zum Plateau d'Agy erwähnt sind.
- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für das gesamte Plateau d'Agy und die zukünftigen Grossunternehmer

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Umsetzung einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur für beide Gemeinden und mit allen betroffenen Stellen.
- Schaffen von partizipativen Strukturen (Quartier-Bevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

Anpassung des betroffenen ZNP, GBR und DBP.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 250'000.-



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodul SL 2.1, SL 3.3



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 07 GRAND PRÉ

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Marly

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (BRPA, TBA, VEA)

Agglomeration

ZIELSETZUNG

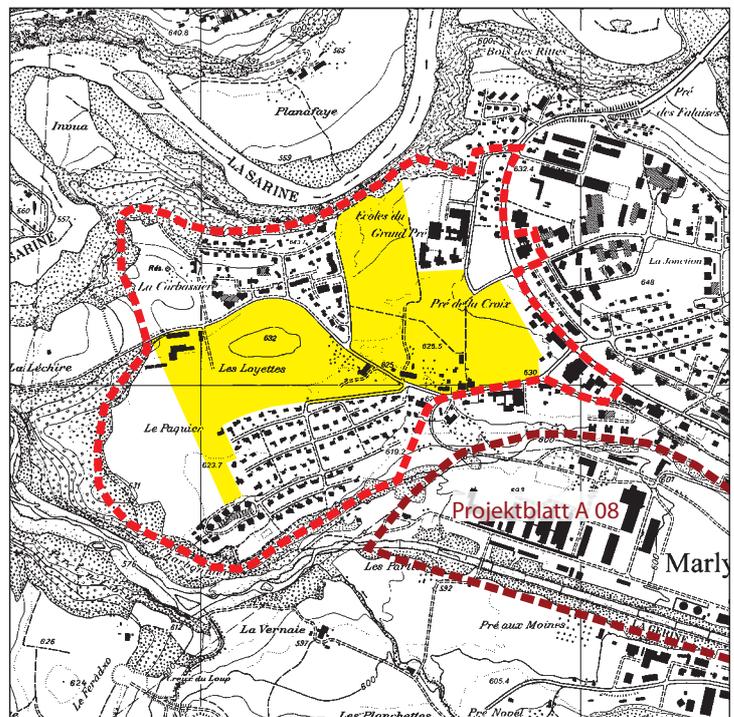
Ergänzung des überbauten Gefüges durch einen Wohnsektor von mittlerer bis hoher Dichte und Integration des Ortzentrums Marly-le-Petit.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
310'000 m²

Bevölkerungskapazität:
1'100

Anzahl Arbeitsplätze:
100



Legende

- Siedlungsschwerpunkt
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Ausführung einer Grundlagenstudie in Bezug auf die Nutzungsdurchmischung und einer landschaftstopographischen Analyse, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Erstellen eines Siedlungskonzepts, das die Wahrung und die Aufwertung des Standorts Petit-Marly in einem baulichen Kontext seiner Grösse sicherstellt.



Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie über die Strassenverbindung des Schwerpunkts und Aufzeigen der Gestaltungsmassnahmen, die für das Strassennetz notwendig sind.
- Dimensionierung und Planung der Parkplatzeinrichtungen des Sektors in Übereinstimmung mit dem Parkplatzkonzept der Gemeinde Marly (muss noch genehmigt werden).
- Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen im bestehenden Strassenverbindungsnetz in der Umgebung des Schwerpunkts Grand-Pré.
- Errichten einer Buslinie für die Erschliessung des Siedungsschwerpunkts.
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs des Sektors und seiner Umgebung.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Realisierung der neuen Strassenverbindung Marly-Matran (durch eine Opportunitätsstudie zu bestätigen).

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung des ZNP und GBR.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP zu unterstellen sind.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 250'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2015-2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.2

Projektblätter C 05, D 08



Projektblätter: Siedlungsschwerpunkte (A)

A 08 ALTE PAPIERFABRIK

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Marly

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (BRPA, SGeW, WiF, TBA)

Agglomeration, Wirtschaftsnetz Freiburg und Region

ZIELSETZUNGEN

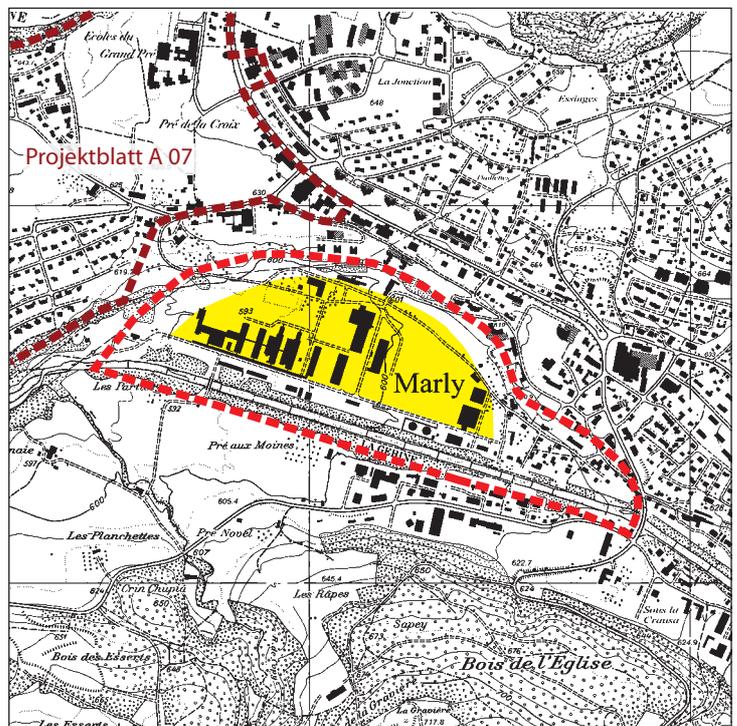
- Aufwerten der bestehenden Arbeitszone.
- Aufwerten der Uferlandschaft der Ärgera.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
190'000 m²

Bevölkerungskapazität:
300

Anzahl Arbeitsplätze:
200



Legende

-  Siedlungsschwerpunkt
-  Interventionssektor
-  Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Ausführung einer Grundlagenstudie in Bezug auf die Nutzungsdurchmischung und das Verdichtungspotenzial, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Erstellen eines Siedlungskonzepts für den Sektor der Alten Papierfabrik, das die architektonische Qualität und die Überbauung des Forschungszentrums und der bestehenden Laboratorien berücksichtigt.



- Konzept für die Landschaftsgestaltung und die Erholungsgebiete in der Uferlandschaft der Ärgera.
- Aufwertung der Umgebung des Landwirtschaftsguts Pré aux Moines.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.
- Berücksichtigung des Katasters der belasteten Standorte.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie über die Strassenverbindung des Schwerpunkts und Aufzeigen der Gestaltungsmassnahmen, die für das Strassennetz notwendig sind.
- Dimensionierung und Planung der Parkplatzeinrichtungen des Sektors in Übereinstimmung mit dem Parkplatzkonzept der Gemeinde Marly (muss noch genehmigt werden).
- Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im bestehenden Strassenverbindungsnetz in der Umgebung der Alten Papierfabrik.
- Verstärkung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Sektor und seiner Umgebung.
- Realisierung und Dimensionierung der Parkplatzeinrichtungen des Sektors aufgrund des Parkplatzkonzepts der Gemeinde Marly.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Realisierung der neuen Strassenverbindung Marly-Matran (durch eine Opportunitätsstudie zu bestätigen).
- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für die zukünftigen Grossunternehmer des Schwerpunkts.

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Einsetzen einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur für die beiden Gemeinden und Einbezug aller betroffenen Stellen.
- Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung des ZNP und GBR.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP zu unterstellen sind.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 150'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2015-2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.2

Projektblätter C 05, C 08



Projektblätter: Siedlungsschwerpunkte (A)

A 09 AUTOBAHNANSCHLUSS WEST UND OST

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Matran

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, ABA, WiF)

Agglomeration, Wirtschaftsnetz Freiburg und Region

ZIELSETZUNGEN

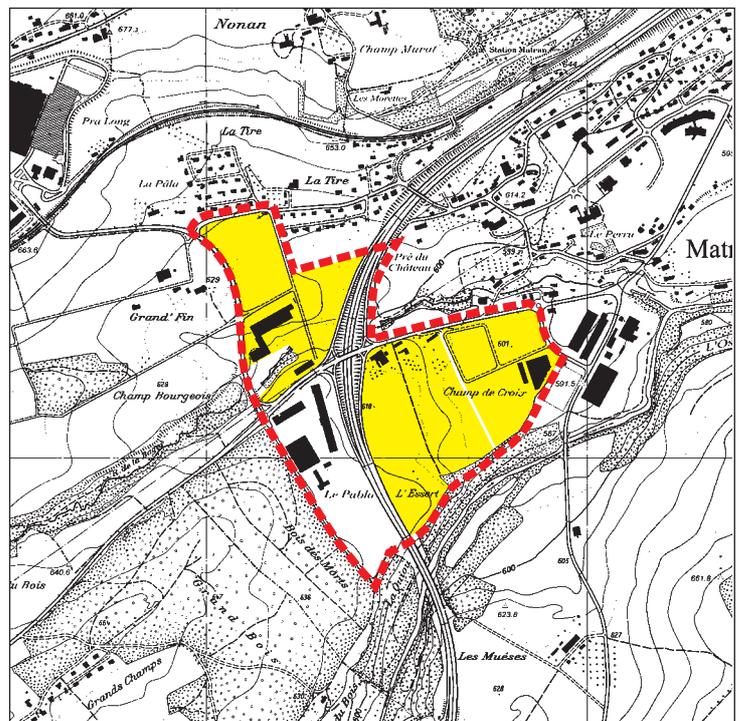
- Realisieren eines Siedlungsschwerpunkts für die Arbeitsnutzung in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses.
- Berücksichtigung einer eventuellen langfristigen Option im Westen der Route de la Pâla.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
214'000 m²

Bevölkerungskapazität:
zu bestimmen

Anzahl Arbeitsplätze:
100



Legende

-  Siedlungsschwerpunkt
-  Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Erstellen einer Grundlagenstudie in Bezug auf das Realisierungspotenzial und Bestimmung der Etappen, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Aufwertungs- und Gestaltungskonzept für den Strassenraum der Route de la Bagne.
- Berücksichtigung der Grundwasserschutzzonen S.



- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.
- Berücksichtigung des Katasters der belasteten Standorte.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie in Ergänzung der Ausbaustudie des Autobahnanschlusses, die im Jahr 2007 vom TBA und in Zusammenarbeit mit dem ABA erstellt wurde, unter Einbezug der Verkehrsströme der Strassenverbindung Marly-Matran.
- Umgestaltung der Kreuzung du Bois.
- Bestimmung der Zugangsprinzipien für die Strassen im Siedlungsschwerpunkt.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Matran und dessen Kreuzungen.
- Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- Realisierung und Dimensionierung der Parkplatzeinrichtungen des Sektors aufgrund des Parkplatzkonzepts der Gemeinde Matran (muss durch eine Opportunitätsstudie bestätigt werden).
- Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Dorf Matran.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für die gegenwärtigen und zukünftigen Grossunternehmer des Schwerpunkts.
- Realisierung der neuen Strassenverbindung Marly-Matran (durch eine Opportunitätsstudie zu betätigten).

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung des ZNP und GBR.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 50'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.3

Projektblätter C 07, D 01



Projektblätter: Siedlungsschwerpunkte (A)

A 10 SEKTOR WEST

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, BRPA)

Region Sense, Agglomeration

ZIELSETZUNGEN

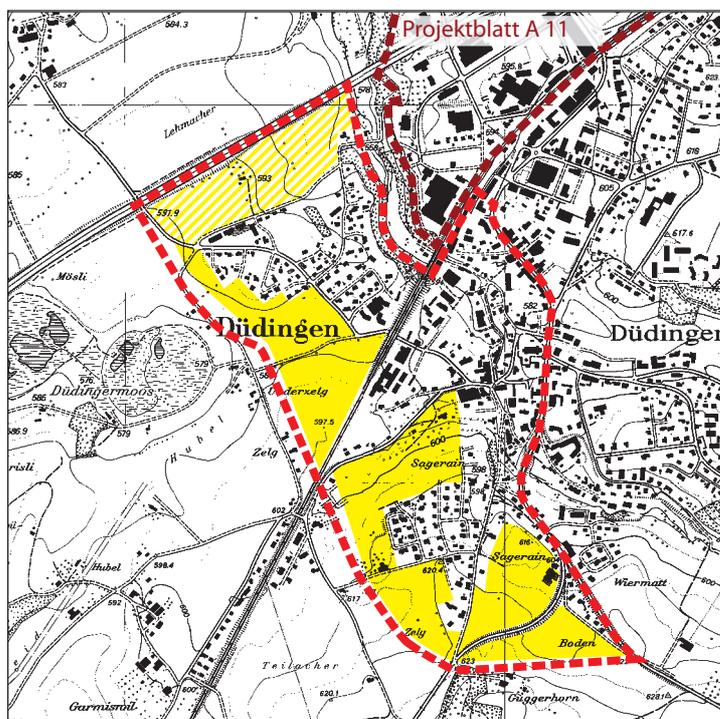
- Etappenförmige Realisierung des Siedlungsschwerpunkts für die Wohnnutzung.
- Überbauung des Sektors in der Nähe der Autobahn, um die Wohnquartiere vor der Umweltbelastung zu schützen.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedlungsschwerpunkts:
390'000 m²

Bevölkerungskapazität:
1'600

Anzahl Arbeitsplätze:
300



Legende

- Siedlungsschwerpunkt
- Erweiterung der bestehenden Siedlung
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahmen:

- Ausführung einer Grundlagenstudie in Bezug auf die Nutzungsdurchmischung und das Verdichtungspotenzial, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Aufwertungsmassnahmen für die bestehenden Quartiere.



- Revitalisierungskonzept für den Düdinger Bach.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken.

Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Ausführung einer Grundlagenstudie in Bezug auf die Nutzungsdurchmischung und das Verdichtungspotenzial, unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassennetzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen.
- Realisierung der Umfahrung Düdingen und Organisation der Schwerpunkterschliessung dieser Infrastruktur.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Düdingen.
- Aufwertung der Durchquerung von Düdingen auf der Grundlage des Valtraloc-Handbuchs, um den gemischten Verkehr zu fördern.
- Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Quartieren des Schwerpunkts.
- Ausführung einer Opportunitätsstudie für die Umsetzung einer städtischen Buslinie für die Erschliessung des Schwerpunkts.
- Konkretisierung der schon bestehenden Überlegungen im Bereich der Parkplätze durch die Gemeinde Düdingen, in Form eines Konzepts, auf das sich die Dimensionierung der Parkplätzeinrichtungen in diesem Sektor bezieht.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Realisierung von Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.

KOORDINATIONSMASSNAHMEN

- Umsetzung von partizipativen Strukturen (Quartierbevölkerung, Grundeigentümer).

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung des ZNP und GBR.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP oder DEP zu unterstellen sind.

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 150'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2015-2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.2

Projektblatt D 07



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

A 11 BIRCH

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinde Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (TBA, BRPA, WiF)

Region Sense, Agglomeration

ZIELSETZUNGEN

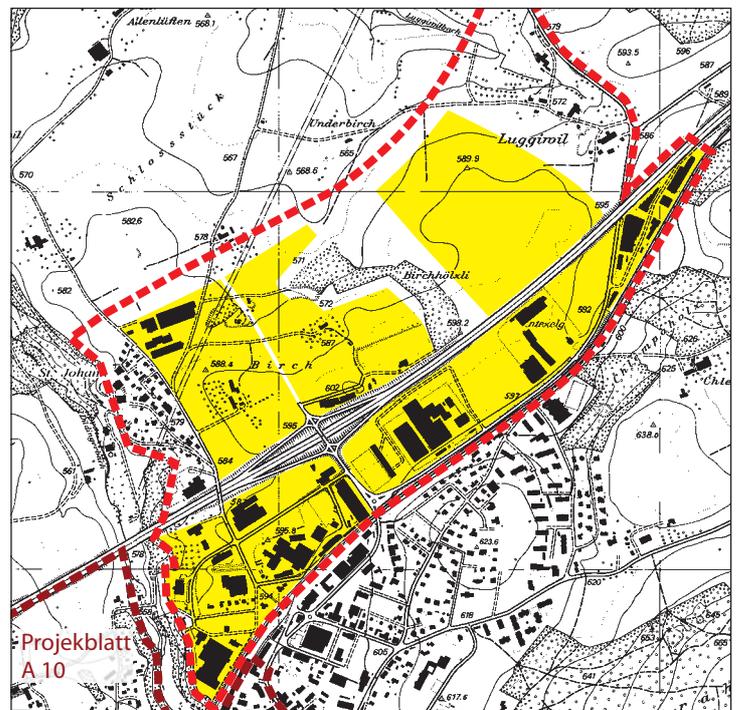
- In prioritärer Form die bewilligten Arbeitszonen realisieren.
- Wahren der Erweiterungsmöglichkeiten für die öffentlichen Einrichtungen.
- Etappenförmige Zoneneinteilung der Erweiterung der Arbeitszone.

CHARAKTERISTIK DES SCHWERPUNKTS

Fläche des Siedungsschwerpunkts:
760'000 m²

Bevölkerungskapazität:
zu bestimmen

Anzahl Arbeitsplätze:
2'200



Legende

- Siedungsschwerpunkt
- Interventionssektor
- Anderer Interventionssektor

UMSETZUNGSETAPPEN

Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft"

Unerlässliche Massnahme:

- Erstellen einer Grundlagenstudie unter Berücksichtigung der Absorptionskapazität des Strassen-netzes für die erzeugten Verkehrsbelastungen und Bestimmung der Realisierungsetappen, der notwendigen Einrichtungen, der Begleitmassnahmen für die angrenzenden Sektoren, unter Einbezug der Landschaft und eventueller ökologischer Kompensationen.
- Berücksichtigung der chemischen und technologischen Risiken sowie des Katasters der belasteten Standorte.



Umsetzungsmassnahmen "Verkehr"

Unerlässliche Massnahmen:

- Realisierung einer spezifischen Studie für die Strassenverbindung des Schwerpunkts und Aufzeigen der Gestaltungsmassnahmen, die für das Strassennetz notwendig sind.
- Realisierung der Umfahrung von Düdingen und Organisation der von dieser Infrastruktur ausgehenden Schwerpunkterschliessung.
- Realisierung der Strassenverbindung Birch-Luggiwil.
- Realisierung und Dimensionierung der Parkplatzeinrichtungen im Sektor aufgrund des Parkplatzkonzepts der Gemeinde Düdingen.
- Realisierung einer Opportunitätsstudie in Bezug auf die Umsetzung einer städtischen Buslinie, um den Schwerpunkt zu erschliessen.
- Konkretisierung der schon bestehenden Überlegungen im Bereich der Parkplätze durch die Gemeinde Düdingen, in Form eines Konzepts, auf das sich die Dimensionierung der Parkplatzeinrichtungen in diesem Sektor bezieht.

Wünschenswerte Massnahmen:

- Aufwertung der Durchquerung von Düdingen auf der Grundlage des Valtroloc-Handbuchs, um den gemischten Verkehr zu fördern.
- Realisierung von Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zwischen dem Siedlungsschwerpunkt und dem Ortszentrum von Düdingen.
- Erstellen einer betrieblichen Mobilitätsplanung für die gegenwärtigen und zukünftigen Grossunternehmen.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ORTSPLANUNG

- Anpassung der OP.
- Bestimmung der Sektoren, die eventuell dem DBP zu unterstellen sind

KOSTENSCHÄTZUNG

Gesamtheit der Umsetzungsmassnahmen "Siedlungsentwicklung und Landschaft": CHF 100'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)



Projektblätter: Siedungsschwerpunkte (A)

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der schon eingeteilten Zonen

2015 -2019

Studie und Beginn der Umsetzung des Schwerpunkts

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3, V 3.2, V 3.3

Projektblätter D 06, D 07



B 01 REALISIERUNG DER SIEDLUNGSSCHWERPUNKTE

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (WiF, BRPA, Region Sense)

Gemeinden

ZIELSETZUNGEN

- Überwachen der Umsetzung des Siedlungsschwerpunkts.
- Umsetzung der notwendigen Projektplanungs- und Informationsstrukturen in Koordination mit den Gemeinden und den betroffenen kantonalen Amtsstellen.

UMSETZUNGSETAPPEN

Datenbank in Bezug auf die Siedlungsschwerpunkte. Die Agglomeration erfasst eine Datenbank die folgende Kategorien umfasst:

- Stand der Planung.
- Informationen bezüglich der Grundeigentümer.
- Stand der Erschliessung.
- Quantitative Daten.
- Daten über bestehende Immobilien.
- Grundstückpreise.
- Wertangaben zum gegenwärtigen natürlichen und kulturellen Kulturerbe.
- Berücksichtigung der Umweltaspekte.
- Prioritätenordnung. Die Agglomeration bestimmt den Prioritätsgrad und den Arbeitskalender für die Siedlungsschwerpunkte A 01-A 11.
- Projektorganisation. Für jeden Siedlungsschwerpunkt wird eine Projektorganisation mit Vertretern folgender Behörden gegründet:
 - Vertreter der betroffenen Gemeinden und der Agglomeration.
 - Vertreter der betroffenen kantonalen Behörden.
 - Verantwortlicher Raumplaner für die Erstellung technischer Studien.
- Die Agglomeration informiert die kantonalen Instanzen der Wirtschaftsförderung über die Verfügbarkeit des Baulands in den Siedlungsschwerpunkten.

KOSTENSCHÄTZUNG

Erstellen der Datenbank und der Prioritätenordnung: CHF 40'000.-



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Umsetzung

VERWEIS

Aktionsmodule SL 2.1, SL 3.3

Projektblätter A 01 bis A 11



B 02 ÖRTLICHE ENTWICKLUNG DER BESTEHENDEN SIEDLUNGSZONEN UND PLANUNG DER BAUZONEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (BRPA)

Agglomeration

ZIELSETZUNGEN

- Planung der Erweiterung der Bauzonen unter Berücksichtigung der vom DBP festgelegten Siedlungsgrenzen.
- Berücksichtigung der vom KantRP festgelegten Dimensionierungskriterien.

UMSETZUNGSETAPPEN

Die Gemeinden informieren die Agglomeration regelmässig über den Stand ihrer Bauzonen, insbesondere über:

- den Stand der Bauzonenüberbauung;
- die geplanten Änderungen der OP.

Die Gemeinden, die über ein zusammenhängendes Siedlungsgefüge verfügen, können für die Bodennutzung mit den Nachbargemeinden einen gemeinsamen Richtplan erstellen, um in den Genuss des Höchstfaktors vom 1.6 für die Wohnzonen zu erlangen. Die Agglomeration kann in diesem Rahmen für die Umsetzung der Projektstrukturen behilflich sein.

KOSTENSCHÄTZUNG

Erstellen der Datenbank und der Prioritätsordnung: CHF 40'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

Permanente Aufgabe



VERWEIS

Aktionsmodul SL 3.1



B 03 VERDICHTUNG DER BESTEHENDEN SIEDLUNGSGEBIETE

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (KGA, BRPA)

Gemeinden

ZIELSETZUNGEN

- Eine Sensibilisierungsstrategie für die Verdichtung einsetzen.
- Führen einer Datenbank über die Verdichtungspotenziale der Agglomeration.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Bestimmen der Verdichtungspotenziale. Um die Gemeinden zu sensibilisieren, sind folgende Verfahren durchzuführen:
 - Identifikation der Verdichtungspotenziale.
 - Beurteilung der Verdichtungschancen.
 - Kontakt mit den betroffenen Gemeinden.
 - Kurze Machbarkeitsstudie für Standorte mit hohem Potenzial.
- GBR. Identifikation der Bestimmungen, die für die Förderung der Verdichtung zu verändern sind.
- Überweisung der Studie an die Gemeinden. Die Resultate sind Gegenstand einer breiten Information und führen zur Sensibilisierung der Grundeigentümer.
- Die Agglomeration kann im Bereich der Verdichtung eine Vermittlerrolle zwischen den Grundeigentümern, den Investoren und den Gemeinden übernehmen.
- Die Agglomeration kann im Bereich der Verdichtung beim Bund ein Verfahren für die Unterstützung eines Projektmodells beantragen.

KOSTENSCHÄTZUNG

Sensibilisierungsstudie im Bereich der Verdichtung: CHF 200'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)



TERMINPLAN

2010-2014

Umsetzung

VERWEIS

Aktionsmodul SL 4.1



B 04 AUFWERTUNG DER SIEDLUNG

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeinden

Bevölkerung

ZIELSETZUNG

Durchführen einer Studie, um den Gemeinden eine Methode für die Bestimmung der Aufwertung derjenigen Sektoren vorzuschlagen, die im Bereich der Umweltqualität ein Defizit aufweisen und in unzureichender Weise genutzt werden.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Eine Studie des Aufwertungspotenzials, die sich in einer ersten Phase auf die auf der Karte des Richtplans schon identifizierten Aufwertungssektoren konzentriert.
- Erstellen eines Terminkalenders. Ein Kalender für die Realisierung wird aufgrund des Dringlichkeitsgrades, der lokalen Opportunitäten, der Verbindung zu den Siedlungsschwerpunkten oder anderer umfangreicher Projekte vorgeschlagen.
- Partnerschaft mit den Gemeinden. Die Gemeinden werden an den Arbeiten der Agglomeration beteiligt.

KOSTENSCHÄTZUNG

Studie des Aufwertungspotenzials: CHF 150'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

2010-2014

Studien



VERWEIS

Aktionsmodule SL 5.1, V 3.5



C 01 BAU EINER NEUEN EISENBAHNHALTESTELLE IN FREIBURG-SAINT-LÉONARD

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat Freiburg (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BAV

Agglomeration/CUTAF

Gemeinden Freiburg und Granges-Paccot

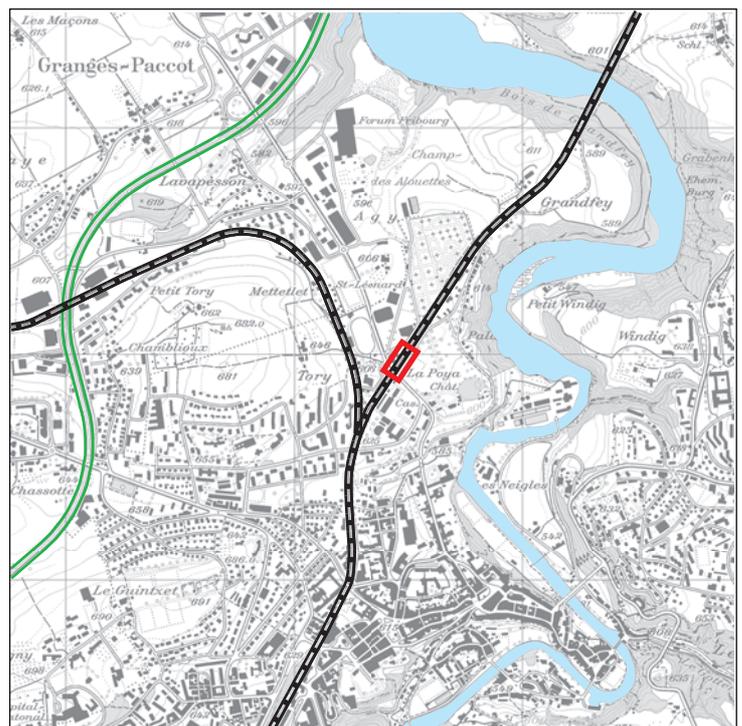
Verkehrsbetriebe

SITUATION

Die Arbeitszone des Plateau d'Agy und der Sportstandort St-Léonard werden heute nur durch das städtische Busnetz erschlossen. Es gilt hier das Angebot des öffentlichen Verkehrs angesichts der wichtigen Sportveranstaltungen, die in diesem Sektor stattfinden, durch den Bau einer neuen Eisenbahnhaltestelle zu ergänzen. Dieses Projekt wird zur Entlastung des Strassenverkehrs beitragen und eine Schnittstelle mit der P+R Anlage auf dem Standort Schlachthaus herstellen.

ZIELSETZUNGEN

- Die Attraktivität des Eisenbahnnetzes verstärken und die Erschliessung der Sektoren St-Léonard und Plateau d'Agy verbessern.
- Eine attraktivere Verkehrsschnittstelle am Eingang der Stadt schaffen.



Legende

-  Autobahn
-  Eisenbahnlinie
-  Neue Eisenbahnhaltestelle

UMSETZUNGSETAPPEN

- Abschluss des Vorentwurfs
- Öffentliche Auflage
- Realisierung



KOSTENSCHÄTZUNG

4 Millionen Franken, davon 20% zu Lasten der SBB

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

2 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitsbeurteilung des Projekts

11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.2

Projektblatt A 06



C 02 BAU EINER NEUEN BAHNHALTESTELLE MIT ENDSTATION IN AVRY

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat Freiburg (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BAV, SBB

Agglomeration/CUTAF

Gemeinde Avry

SITUATION

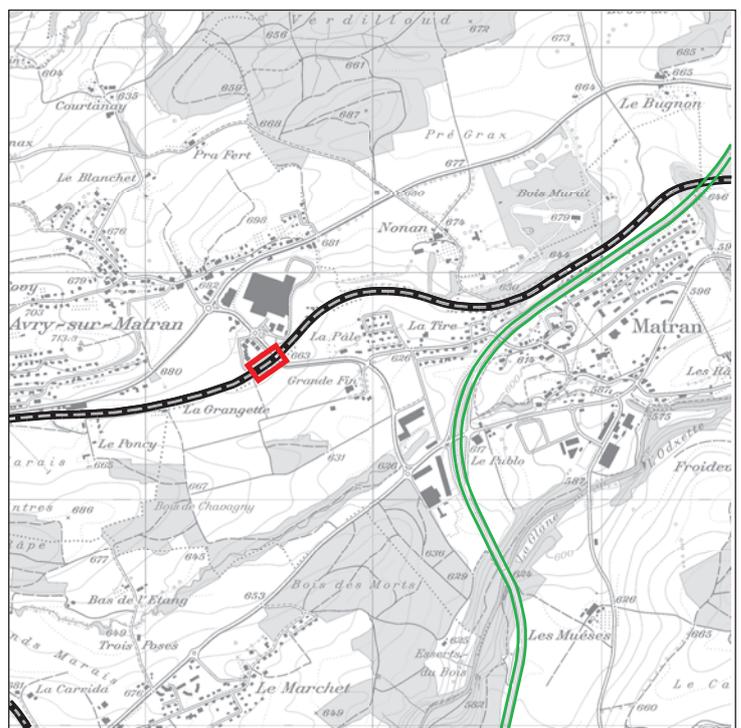
Die geplante Haltestelle liegt in der Nähe des Einkaufszentrums Avry-Centre. Die zukünftige Orientierungsschule von Avry liegt in unmittelbarer Nähe dieser neuen Einrichtung. Die Möglichkeit ergänzender Nutzungen der Parkplätze der Einkaufszentren wird untersucht werden. Dieser Sektor könnte langfristig einen Siedlungsschwerpunkt darstellen. Gemäss einer regionalen ZEB-Studie, muss für die Kehrtwendung der S-Bahn der Bau einer Endstation vorgesehen werden.

ZIELSETZUNGEN

- Verstärken der Attraktivität der Eisenbahnlinie.
- Die Erschliessung der Orientierungsschule Saane-West und die Arbeitsnutzung in der Umgebung sicherstellen.
- Schaffen einer leistungsfähigen Bahnlinie zwischen dem Sektor St-Léonard/Plateau d'Agy und dem Westen der Agglomeration.
- Schaffen eines Umsteigeschwerpunkts zwischen den regionalen sowie lokalen Buslinien und dem Bahnnetz der Agglomeration.

UMSETZUNGSETAPPEN

Ein Vorentwurf muss ausgearbeitet werden.



Legende

-  Autobahn
-  Eisenbahnlinie
-  Neue Eisenbahnhaltestelle



KOSTENSCHÄTZUNG

10 Millionen Franken (Haltestellen und Endstation)

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

2 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.2



C 03 TEILVERDOPPELUNG DER SPUR UND NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFES GIVISIEZ (GEMÄSS DER REGIONALEN ZEB-STUDIE)

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BAV

Agglomeration/CUTAF

Gemeinde Givisiez

Öffentliche Verkehrsbetriebe

SITUATION

Die im Rahmen der regionalen ZEB-Planungsstudien ausgearbeiteten Angebotskonzepte zeigen, dass eine doppelte Geleisespur im Sektor Givisiez notwendig ist, um den Zügen ein systematisches Kreuzen zu ermöglichen. Mit dieser Umgestaltung kann eine Fahrtenfrequenz von 30 Minuten erreicht werden, sowohl auf der Linie Freiburg-Murten-Neuchâtel/Kerzers als auch auf der Linie Freiburg-Payerne-Yverdon-les-Bains. In diesem Rahmen muss die Haltestelle in Givisiez neu gestaltet werden. Mit dem systematischen Anhalten sämtlicher Züge in Givisiez, wird der betroffene Sektor 4 Mal pro Stunde mit der Stadt Freiburg verbunden.

ZIELSETZUNGEN

- Attraktivitätsverstärkung des Bahnnetzes in Richtung Agglomeration und innerhalb derselben durch die Einführung einer systematischen Fahrtenfrequenz von 30 Minuten.
- Kapazitätserhöhung auf der einspurigen Strecke Givisiez-Freiburg.

UMSETZUNGSETAPPEN

Abschluss der schon begonnenen Studien.

KOSTENSCHÄTZUNG

Ungefähr 6 Millionen Franken.



Legende

- Bahnlinie
- Doppelspurige Bahnlinie
- Neue Bahnhaltestelle
- Autobahn



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C

TERMINPLAN

2015-2019

Nützlichkeitsbeurteilung der Massnahme

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

2 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitsbeurteilung des Projekts

11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.2



C 04 AUFWERTUNGSSTUDIE DER EISENBAHNLINIEN FÜR DEN INTERNEN AGGLOMERATIONSVERKEHR

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BAV

Agglomeration/CUTAF

Betroffene Gemeinden

Öffentliche Verkehrsbetriebe

SITUATION

Eine Aufwertung der Bahnlinien im Agglomerationsperimeter muss geprüft werden, insbesondere im Bereich der Möglichkeiten für die Erhöhung der Fahrtenfrequenz. Die Studie muss eine Opportunitätsanalyse für den Bau neuer Haltestellen einschliessen, unter anderem im Sektor Plateau d'Agy und Route de la Fonderie.

ZIELSETZUNGEN

- Attraktivitätsverstärkung des Bahnnetzes für die internen Verbindungen der Agglomeration.
- Opportunitätsanalyse für den Bau neuer Haltestellen.

UMSETZUNGSETAPPEN

Realisierung einer Opportunitätsstudie.

KOSTENSCHÄTZUNG

Ungefähr 6 Millionen Franken.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

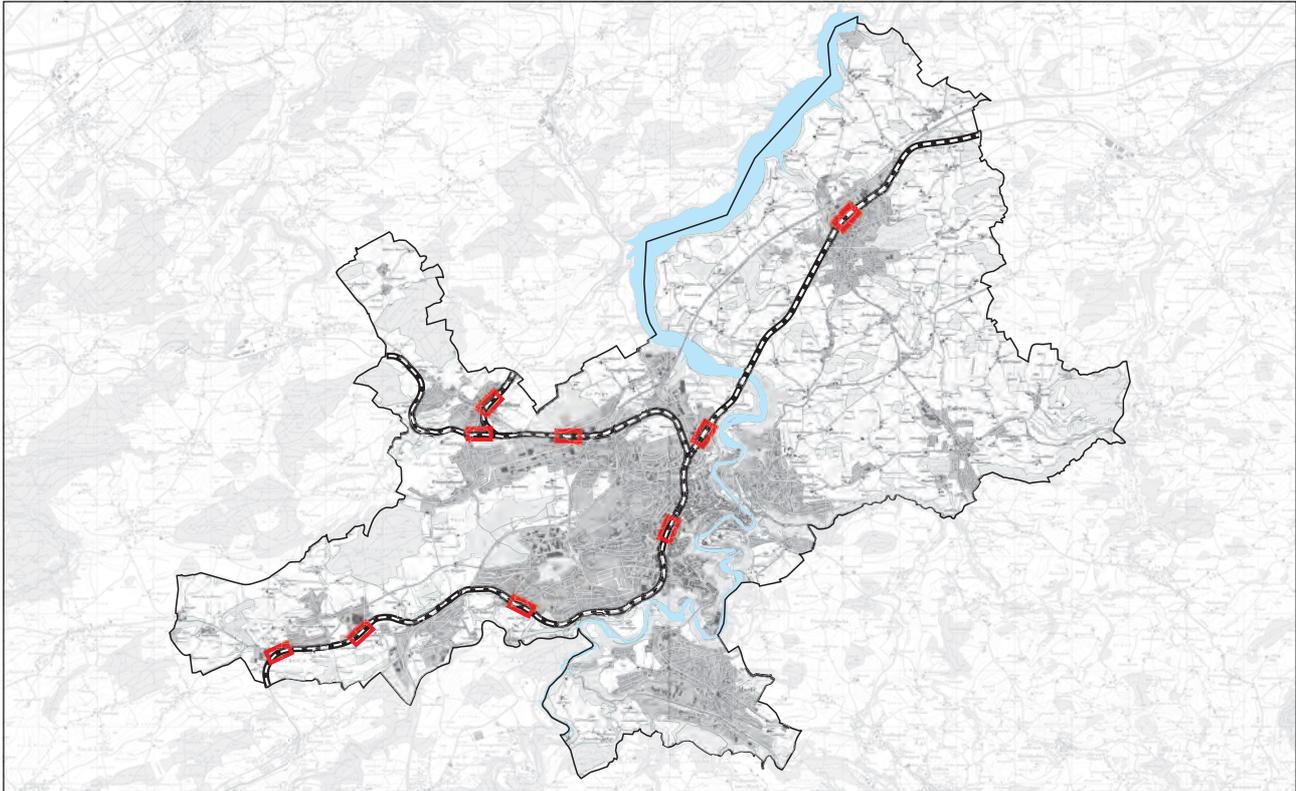
Liste C

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.2



STAND DES EISENBAHNNETZES



Legende

-  Eisenbahnlinie
-  Bahnhöfe und Haltstellen



C 05 AUTOMATISCHES TRANSPORTSYSTEM ZWISCHEN DEM BAHNHOF FREIBURG UND DEM PLATEAU DE PEROLLES, EVENTUELL MARLY

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BAV

Agglomeration/CUTAF

Gemeinde Freiburg

Öffentliche Verkehrsbetriebe

SITUATION

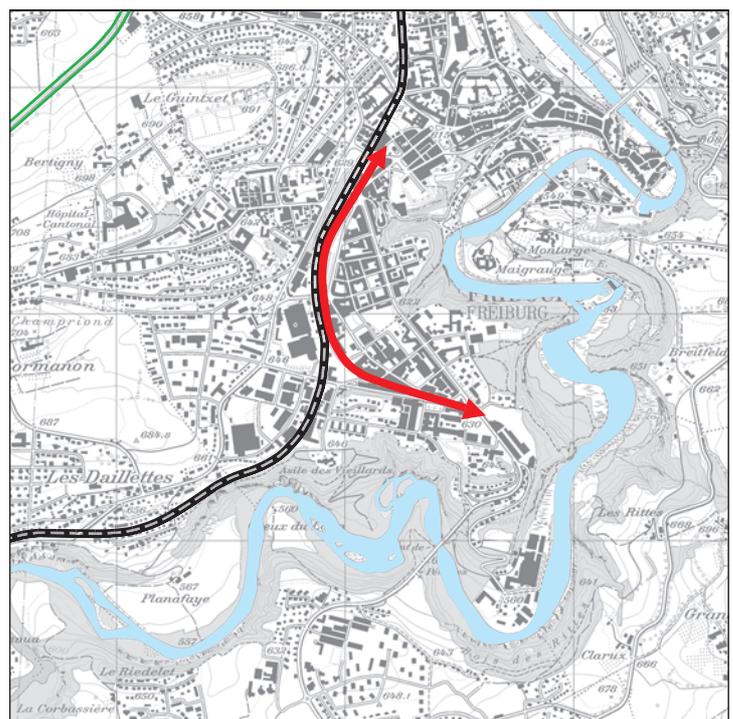
Das Plateau de Pérolles stellt einen wichtigen Ausbildungsstandort der Agglomeration dar. Die früheren Gütergeleise könnten für die Verwirklichung eines automatischen Transportsystems zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Plateau de Pérolles Verwendung finden. Diese Verbindung könnte gegebenenfalls bis nach Marly verlängert werden.

ZIELSETZUNG

Opportunitätsevaluation eines automatischen Transportsystems mit eigener Fahrbahn im Siedlungsgebiet.

UMSETZUNGSETAPPEN

Opportunitätsstudie ist im Gange.



Legende

-  Eisenbahnlinie
-  Automatisches Transportsystem, das zu prüfen ist
-  Autobahn

KOSTENSCHÄTZUNG

Anhand der ersten Schätzungen sind für die Realisierung eines derartigen Systems auf der Strecke Bahnhof Freiburg-Plateau de Pérolles-Marly Investitionen von ungefähr 60 Millionen Franken notwendig.



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C

TERMINPLAN

2015-2019

Nützlichkeitsbeurteilung der Massnahme

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

2 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitsbeurteilung des Projekts

11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.2



C 06 VERBESSERUNG DER ERSCHLIESSUNG DURCH DEN BUS IN VERBINDUNG MIT DEN SIEDLUNGSSCHWERPUNKTEN – ANPASSUNG DES NETZES UND DER FAHRTENFREQUENZEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomération/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (VEA)

Betroffene Gemeinden

TPF

SITUATION

Die Siedlungsschwerpunkte wurden aufgrund der multimodalen Erschliessungsmöglichkeiten beurteilt.

ZIELSETZUNG

Attraktivitätsverstärkung des Busnetzes für die Erschliessung der Siedlungsschwerpunkte.

UMSETZUNGSETAPPEN

Bei der Verwirklichung der Siedlungsschwerpunkte sind die zweckmässigsten Massnahmen zu prüfen:

- Verlängerung/Bau neuer Buslinien.
- Anpassung der Fahrstrecken an die bestehenden Buslinien.
- Erhöhung der Fahrtenfrequenz.

KOSTENSCHÄTZUNG

- Dort-Verte (Bahnhof Freiburg/Villars-sur-Glâne): 10,2 Millionen Franken.
- Erweiterung der Elektrifizierung der bestehenden Linien: 5 Millionen Franken.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

Erschliessung des Siedlungsschwerpunkts Matran



Liste B

Neue Hauptlinie Dort-Verte (Beaumont-Dailles)

Liste C

- Erweiterung der Elektrifizierung.
- Erschliessung des Schwerpunkts Bertigny.

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A.

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B.

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C.

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.3



C 07 REALISIERUNG VON MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES BUSVERKEHRS

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat Freiburg (VEA, TBA)

TPF

Betroffene Gemeinden

SITUATION

Die CUTAF hat in den vergangenen Jahren Massnahmen verwirklicht, um zum Beispiel den Busverkehr durch Schaffen neuer Busschleusen und durch Buspriorisierungen an gewissen Kreuzungen zu begünstigen.

ZIELSETZUNG

Attraktivitätsverstärkung des Busnetzes durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und ein besseres Einhalten des Fahrplans, um die im Kantonalen Verkehrsrichtplan festgelegten Zielsetzungen in Bezug auf die modale Verteilung zu erreichen.

UMSETZUNGSETAPPEN

Busfahrbahnen müssen in folgenden Fällen verwirklicht werden:

- Auf den Hauptachsen des Tangential- und Radialnetzes, darunter die
 - Route de Freiburg in Marly;
 - route de Marly in Freiburg;
 - Route de Villars und Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne;
 - Route de la Chassotte und Route du Jura in Givisiez.
- Im Rahmen der Reorganisationsmassnahmen im Stadtzentrum.
- Für die Erschliessung gewisser Siedlungsschwerpunkte.
- Die Buspriorisierung an Kreuzungen muss ebenfalls gefördert werden. Sie ist für die Kreuzungen von St-Léonard und Belle-Croix vorgesehen, weiter wird sie für die Achse Marly-Freiburg geprüft.
- Die Realisierung einer buseigenen Fahrbahn ist vorgesehen: für Dort-Verte in Villars-sur-Glâne, sowie zwischen dem Jura und Moncor über Bertigny (mit einer Unterführung der Autostrasse).
- Es ist zu vermerken, dass der Bau von Haltestellen auf der Fahrbahn ebenfalls Teil der Busvortrittsmassnahmen ist.

KOSTENSCHÄTZUNG

Busfahrbahnen

- Busfahrbahn Route du Jura/Givisiez: CHF 6'000.-



- Neue städtische Hauptlinie Dort-Verte : 7 Millionen Franken.
- Busfahrbahn am Eingang der Stadt Freiburg von der Perolles-Brücke ausgehend: CHF 400'000.-
- Busfahrbahn zwischen Rittes-Kreuzung und Perolles-Brücke: CHF 380'000.-
- Buseigene Fahrbahn zwischen Jura und Moncor (unter der Autostrasse durchführend): durch die aktuellen Studien festzulegen.

Kreuzungen

- Busvortrittsrecht und Gestaltung einer freien Fahrbahn für das Rechtsabbiegen auf der Route de la Glâne/Fonderie: CHF 125'000.-
- Vortrittsrecht an der Kreuzung Jura/Broye: CHF 100'000.-
- Busvortrittsrecht an der Kreuzung Musy-Tafers: CHF 10'000.-

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHMEN

Laufende Arbeiten

- Realisierung einer Busschleuse in Richtung " Stadteingang " auf der Route du Jura in Givisiez (2008)
- Schaffen einer Busschleuse zwischen der Kreuzung des Chemin des Rittes und der Perolles-Brücke

Liste A

- Busvortrittsrecht und Schaffen einer freien Fahrbahn für das Rechtsabbiegen zwischen der Route de la Glâne und der Route de la Fonderie (Beaumont-Kreuzung)
- Busvortrittsrecht an den Kreuzungen Musy-Tafers und Jura-Broye
- Realisierung einer kontinuierlichen, von der Perolles-Brücke ausgehende Busfahrbahn am Eingang der Stadt Freiburg

Liste B

- Gestalten der Bahnhofumgebung in Belfaux, um die Intermodalität zu fördern
- Neue städtische Hauptlinie für Dort-Verte (Beaumont-Dailles)
- Realisierung einer buseigenen Fahrbahn Jura-Moncor auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne



Projektblätter: Öffentlicher Verkehr (C)

Liste C

- Eventuelle Gestaltung einer Busschleuse auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne
- Erschliessung des Siedlungsschwerpunkts Bertigny

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

2 Punkte

Nützlichkeit des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 2.3



Projektblätter: Motorisierter Individualverkehr (D)

D 01 UMGESTALTUNG DES AUTOBAHNANSCHLUSSES MATRAN UND DER KREUZUNG DU BOIS

VERANTWORTLICHE STELLEN

ABA, weiter ASTRA

Staat (TBA)

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration/CUTAF

Gemeinde Matran

SITUATION

Die Zufahrten des Autobahnanschlusses werden gegenwärtig von mehr als 10'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht. Im Jahr 2004 wurden bei den Kreuzungen des Autobahnanschlusses Matran ein Dutzend Unfälle verzeichnet. Provisorische Massnahmen wurden kürzlich getroffen, um die Verkehrsflüssigkeit und die Sicherheit an diesen Kreuzungen zu verbessern.

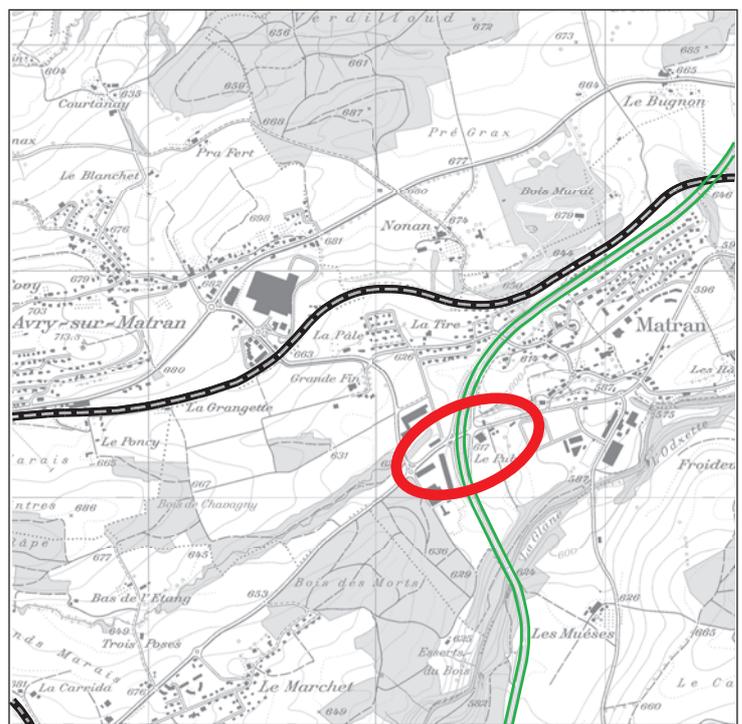
ZIELSETZUNGEN

- Nutzung der Kapazitätsreserven der Autobahn, um den Verkehrsdruck im Stadtzentrum zu vermindern (Nutzung der Autobahn als Stadtgürtel).
- Verbesserung der aktuellen Funktions- und Nutzungsbedingungen des Autobahnanschlusses.
- Den Zugang zum Siedlungsschwerpunkt Matran so gut wie möglich sicherzustellen.
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen auf den angrenzenden Kantonsstrassen.
- Hinsichtlich der eventuellen Verbindung Marly-Matran (Opportunitätsstudie ist im Gange) eine ausreichende Kapazitätsreserve schaffen.

UMSETZUNGSETAPPEN

Eine Verkehrsstudie wurde durchgeführt und die nachfolgenden Massnahmen werden empfohlen:

- Der Ausbau der beiden betroffenen Kreuzungen und des Kreisels du Bois.



Legende

- Anschluss, der umgestaltet werden muss
- Autobahn
- Eisenbahnlinie



- Verbreiterung Autobahnüberführung A12.
- Schaffen einer zusätzlichen Verbindungsstrasse für den Verkehrszugangstrom zur Autobahn in Richtung Neyruz-Freiburg.
- Strassenerweiterung (3. Fahrbahn) zwischen dem Kreisel du Pueblo und dem Autobahnanschluss. Parallel dazu wird das Hauptstrassennetz sichere Fussgängerwege integrieren.

KOSTENSCHÄTZUNG

- Umgestaltung der Kreuzung du Bois: 1.5 Millionen Franken
- Verbreiterung der Überführung: 3.1 Millionen Franken
- Zusätzliche Verbindungsstrasse: 1.9 Millionen Franken
- Verbreiterung der Route de la Bagne und weitere Umgestaltungen: 1 Million Franken

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

1 Punkt

Nützlichkeit des Projekts

9 Punkte



VERWEIS

Aktionsmodul V 3.3

Projektblatt D 08



D 02 UMGESTALTUNG DES AUTOBAHNANSCHLUSSES FREIBURG-SUD/ZENTRUM

VERANTWORTLICHE STELLE

ABA, weiter ASTRA

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA)

Agglomeration/CUTAF

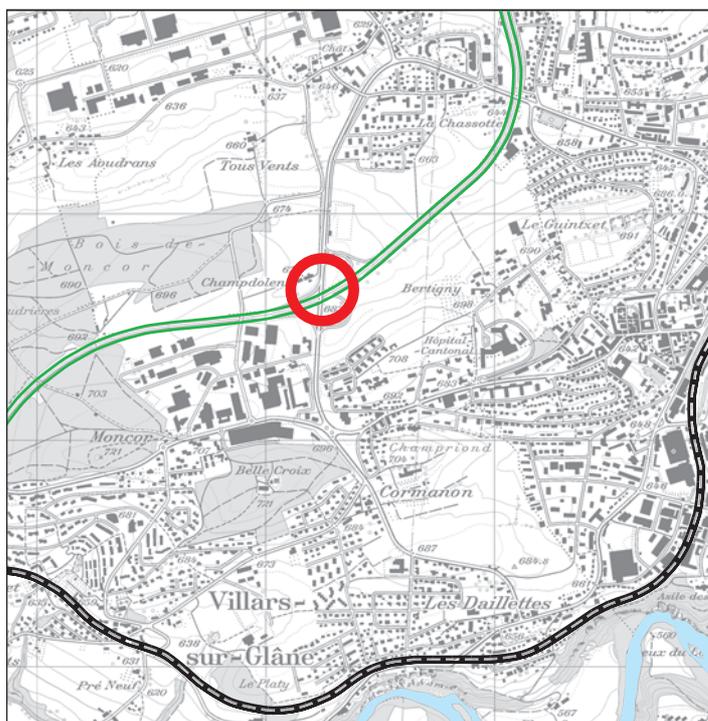
Gemeinden Villars-sur-Glâne und Givisiez

SITUATION

Die Zufahrten des Autobahnanschlusses werden gegenwärtig durch ungefähr 30'000 Fahrzeuge/pro Tag beansprucht.

ZIELSETZUNG

- Nutzung der Kapazitätsreserven der Autobahn, um den Verkehrsdruck im Stadtzentrum zu vermindern (Nutzung der Autobahn als Stadtgürtel).
- Verbesserung der aktuellen Funktions- und Nutzungsbedingungen des Autobahnanschlusses.
- Den Zugang zu den Siedlungsschwerpunkten von Villars-sur-Glâne und Givisiez so gut wie möglich zu gewährleisten, ohne den Verkehr auf den Kantonsstrassen und insbesondere auf der Autostrasse zu beeinträchtigen (Tangentialnetz).



Legende

-  Anschluss, der umgestaltet werden muss
-  Autobahn
-  Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

Eine Verkehrsstudie wurde durchgeführt und empfiehlt die nachfolgenden Massnahmen:

- Umgestaltung der beiden betroffenen Kreuzungen (wovon eine Variante mit Grosskreisel noch geprüft wird).
- Errichten einer Lichtampel.



Die Umgestaltung des Autobahnanschlusses bezweckt ebenfalls das Schaffen einer Strassenverbindung zu den zukünftigen, an Bertigny-West angrenzenden Siedlungsschwerpunkten und vor allem die Realisierung einer buseigenen Fahrbahn, die unter der Autostrasse hindurchführt.

KOSTENSCHÄTZUNG

11,2 Millionen Franken

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

2 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.3



D 03 SCHAFFEN EINES AUTOBAHNHALBANSCHLUSSES IN GRANGES-PACCOT

VERANTWORTLICHE STELLE

ABA, weiter ASTRA

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA)

Agglomeration/CUTAF

Gemeinden Givisiez und Granges-Paccot

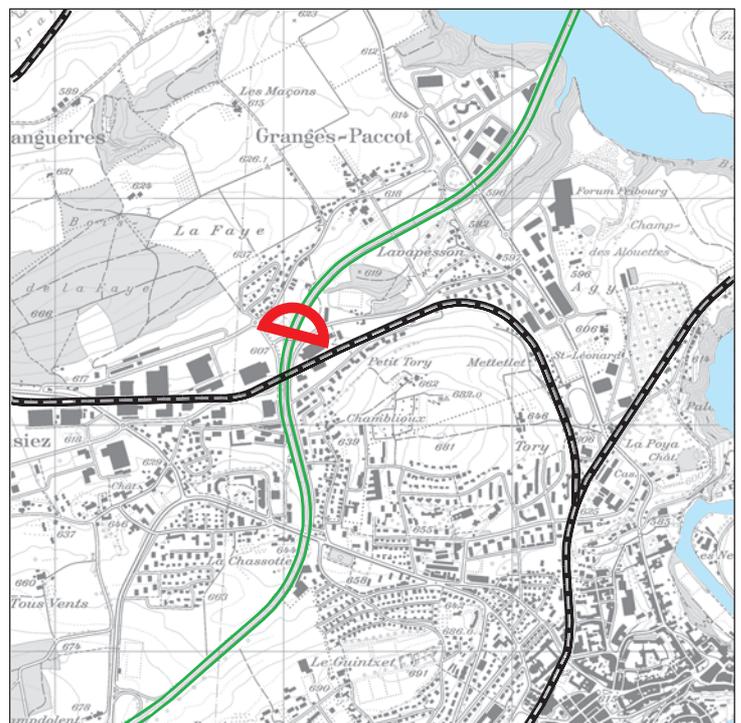
SITUATION

Die Realisierung eines in Richtung Bern orientierten Autobahnhalbanschlusses in Granges-Paccot gehört zum Prozess, der die Rollenverstärkung der Autobahn A12 in der Agglomeration vorsieht.

Das Gemeindestrassennetz von Givisiez und Granges-Paccot wird gegenwärtig von einem Transitverkehrsstrom stark beansprucht, vor allem in Zusammenhang mit den Arbeitszonen Givisiez und Granges-Paccot.

ZIELSETZUNGEN

- Aufwerten der Autobahn A12 für die agglomerationsinternen Verkehrsbewegungen.
- Verbesserung der Zugänge zu den Arbeitszonen Givisiez und Granges-Paccot.



Legende

-  Autobahnhalbanschluss, den es zu schaffen gilt
-  Autobahn
-  Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

Eine Vorstudie wurde schon realisiert.

KOSTENSCHÄTZUNG

6 Millionen Franken



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste B

TERMINPLAN

2015-2019

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2 Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3 Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4 Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

1 Punkt

Nützlichkeit des Projekts

8 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.3



D 04 UMGESTALTUNG DES AUTOBAHNANSCHLUSSES FREIBURG-NORD

VERANTWORTLICHE STELLE

ABA, weiter ASTRA

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA)

Agglomeration/CUTAF

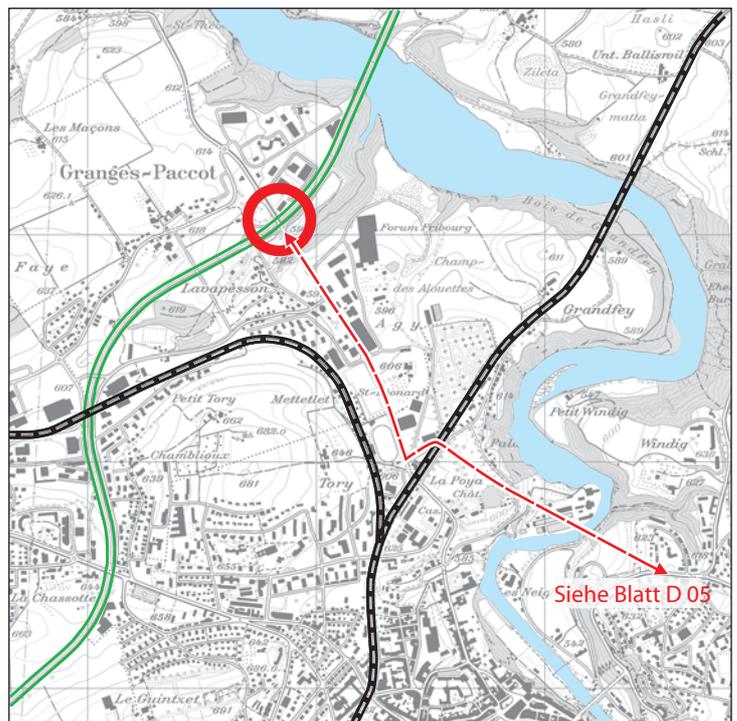
Gemeinde Granges-Paccot

SITUATION

Die Zufahrten des Autobahnanschlusses werden gegenwärtig von ungefähr 20'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht. Im Jahre 2004 wurden an den Kreuzungen des Autobahnanschlusses Freiburg-Nord 10 Verkehrsunfälle verzeichnet. Provisorische Massnahmen wurden kürzlich getroffen, um die Verkehrsflüssigkeit und die Sicherheit zu verbessern.

ZIELSETZUNGEN

- Nutzung der Kapazitätsreserven der Autobahn, um den Verkehrsdruck im Stadtzentrum zu vermindern (Nutzung der Autobahn als Stadtgürtel).
- Verbesserung der aktuellen Funktions- und Nutzungsbedingungen des Autobahnanschlusses.
- Den Zugang zum Siedlungsschwerpunkt Granges-Paccot so gut wie möglich sicherzustellen, ohne den Verkehr auf dem angrenzenden Kantonsstrassennetz und vor allem auf der Murtenstrasse (Tangentialverbindung) zu beschränken, unter Einbezug des Poya-Projekts.



Legende

- Anschluss, der umgestaltet werden muss
- Autobahn
- ↔ Poya-Projekt
- Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

Ein Planungsvorentwurf sieht folgende Massnahmen vor:

- Die Umgestaltung der beiden Kreuzungen des Autobahnanschlusses, wobei die Kreuzung de la Madeleine in einen Kreisel umgewandelt wird.
- Das Schaffen sicherer Verkehrswege zugunsten des Langsamverkehrs mit einer Überführung der A12.
- Die eventuelle Realisierung einer Fahrstrecke zugunsten des Langsamverkehrs unter der Brücke der Murtenstrasse.



KOSTENSCHÄTZUNG

Umgestaltung der Kreuzungen: 1,1 Millionen Franken

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2 Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3 Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4 Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

1 Punkt

Nützlichkeit des Projekts

8 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.3

Projektblatt D 05



D 05 PROJEKT POYA

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (TBA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration/CUTAF

Gemeinden Freiburg und Granges-Paccot

SITUATION

Der Sektor des Burg-Quartiers wird gegenwärtig von 25'000 Fahrzeugen/pro Tag durchquert, mit Überlastungsanzeichen des Strassennetzes, Verkehrsschwierigkeiten für die Busse und hoher Umweltbelastung. Die Murtenstrasse wird gegenwärtig von 20'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht. Mit der Realisierung der Poya-Brücke, des Tunnels und der in diesem Sektor vorgesehenen Siedlungsentwicklung, wird diese Verkehrsbelastung auf 35'000-40'000 Fahrzeuge/pro Tag ansteigen.

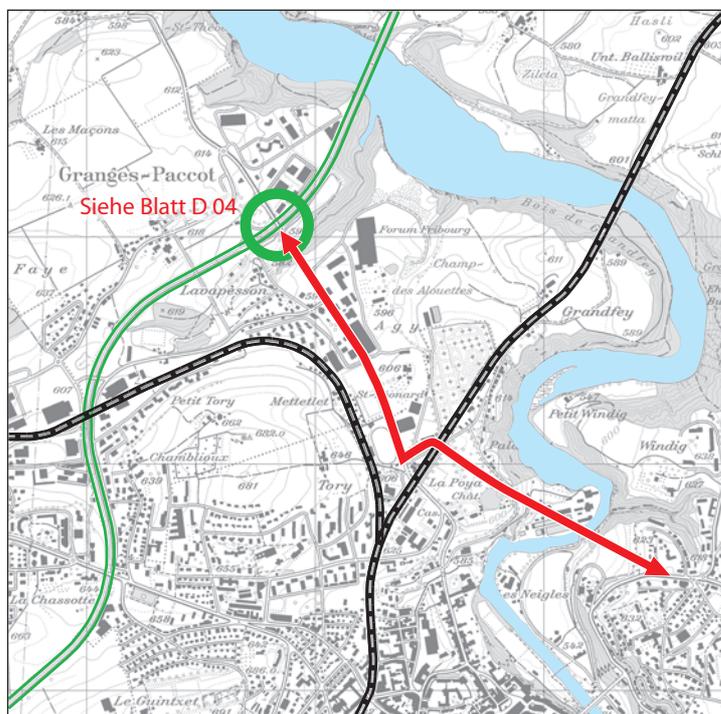
ZIELSETZUNG

Das Poya-Projekt ist eine unerlässliche Massnahme, um die Hierarchisierung des Strassennetzes der Agglomeration zu verwirklichen, denn sie erlaubt, die Kontinuität der Tangentialverbindung rund um Freiburg sicherzustellen. Diese Massnahme wird mit einer Reorganisation des Verkehrs im Zentrum begleitet (Kammerung im Burg-Quartier, Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs und des ÖV) und bezweckt die Reduktion der Umweltbelastung in einem bestehenden Siedlungsstandort von nationaler Bedeutung.

UMSETZUNGSETAPPEN

Das Projekt gehört zu den dringlichen Projekten, die von den Eidgenössischen Kammern angenommen wurden. Das Poya-Projekt umfasst:

- Die Brücke und den Zugangstunnel.
- Eine vom Verkehr getrennte und gemischte Zone "Fussgänger/Fahrräder".
- Die Verbreiterung der Murtenstrasse auf 2x2 Fahrbahnen.
- Die Begleitmassnahmen in der Stadt Freiburg (gemäss des Teilverkehrsrichtplans TVRP): (Schliessung der Zähringer-Brücke und Beschränkung des Verkehrs in der Unterstadt und auf den



Legende

- Bestehender Anschluss
- Autobahn
- Poya-Projekt
- Eisenbahnlinie



Zufahrtsstrassen, sowie der Murtenstrasse, dem Walriss, der Rue Joseph-Piller, der Avenue du Général Guisan, der Route Ste-Thérèse, der Route Ste-Agnès und der Route des Bonnes Fontaines).

- Die Begleitmassnahmen auf dem Gebiet der Gemeinde Granges-Paccot (gemäss TVRP): Einschränkung der Verkehrsbelastungen auf der Route de Chenevière et der Route de Chantemerle.

Der kantonale Finanzierungsanteil wurde anlässlich der Volksabstimmung im September 2006 beschlossen. Das Projekt wurde aufgelegt und die Einsprachen werden behandelt.

KOSTENSCHÄTZUNG

135 Millionen Franken

Begleitmassnahmen zu Lasten der betroffenen Gemeinden

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Bund: 50%

Kanton/Gemeinden/Dritte: 50%

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

Ab 2008 (Dringliches Projekt)

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeit des Projekts

12 Punkte



VERWEIS

Aktionsmodul V 3.2

Projektblatt D 04



D 06 UMGESTALTUNG DES AUTOBAHNANSCHLUSSES DÜDINGEN

VERANTWORTLICHE STELLE

ABA, weiter ASTRA

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA)

Agglomeration/CUTAF

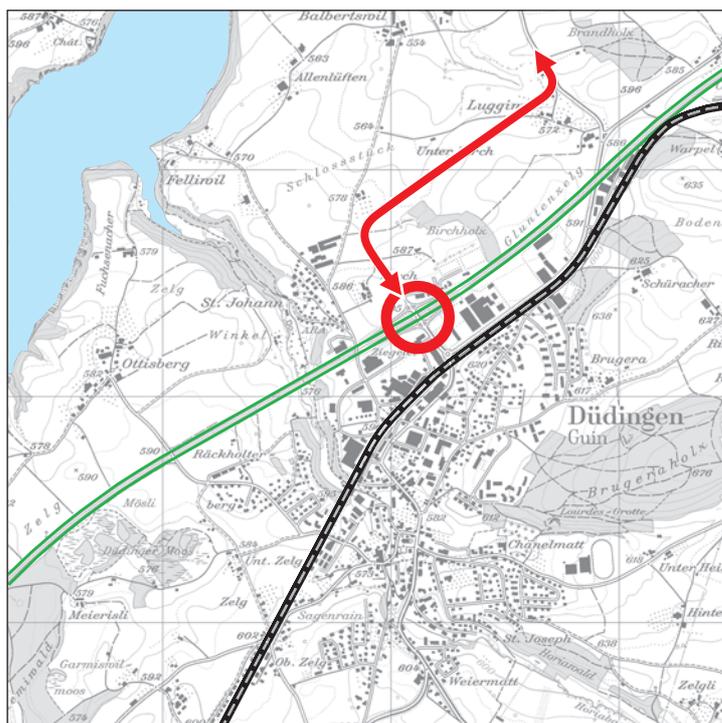
Gemeinde Düdingen

SITUATION

Die Zufahrten des Autobahnanschlusses werden gegenwärtig von nahezu 15'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht. Provisorische Massnahmen wurden im Jahr 2006 ergriffen, um den Rückstau der Fahrzeuge auf den Ausfahrten auf zwei Fahrbahnen zu verteilen. Diese Massnahmen verbessern die Sicherheit und verhindern das Entstehen von Fahrzeugkolonnen auf der Autobahn.

ZIELSETZUNGEN

- Verbesserung der gegenwärtigen Funktion und Nutzung des Autobahnanschlusses.
- Den Zugang zum Siedlungsschwerpunkt Düdingen so gut wie möglich sicherstellen, ohne den Verkehr auf dem kantonalen Strassennetz zu beeinträchtigen (Eingangssachse zur Stadt), unter Einbezug der Verbindung Birch-Luggiwil (Ergänzung zum Nationalstrassennetz).



Legende

- Autobahnanschluss, der umgestaltet werden muss
- Autobahn
- ↔ Studie zur Strassenverbindung Birch-Luggiwil
- Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

Eine Verkehrsstudie bestimmt folgende Massnahmen:

- Die Umgestaltung des gegenwärtig unsymmetrischen Autobahnanschlusses.
- Die Realisierung der Strassenverbindung Birch-Luggiwil für den nach Murten ausgerichteten Verkehrsstrom.



KOSTENSCHÄTZUNG

11 Millionen Franken

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchss

3 Punkte

Nützlichkeitsbeurteilung des Projekts

12 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.3



D 07 UMFABRUNG DÜDINGEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (TBA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration/CUTAF

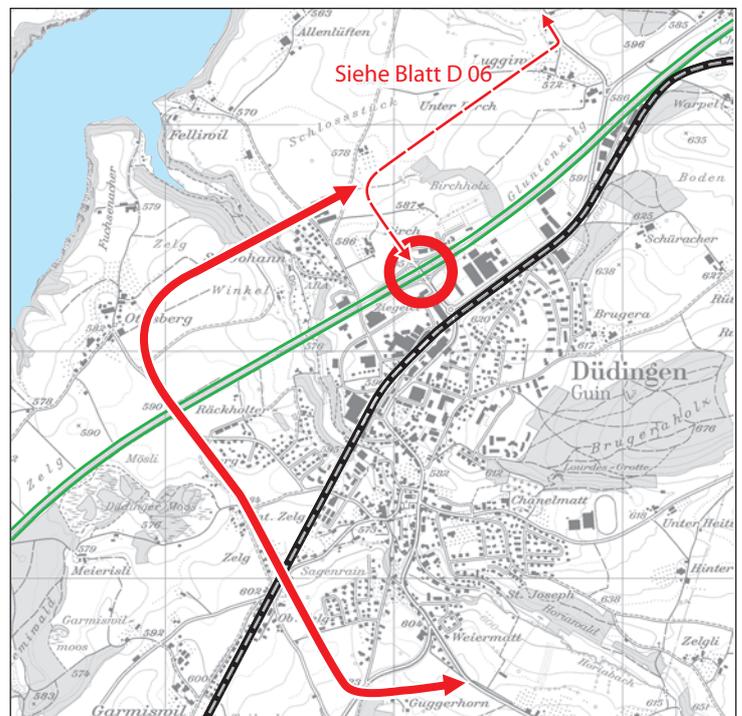
Gemeinde Düdingen

SITUATION

Die Durchquerung von Düdingen (ungefähr 15'000 Fahrzeuge/pro Tag) und des Autobahnanschlusses Düdingen (nahezu 15'000 Fahrzeuge/pro Tag) sind während den Spitzenzeiten gesättigt und führen zu Rückstaus auf die Autobahn A12.

ZIELSETZUNG

Die Realisierung der Umfahrungsstrasse Düdingen erlaubt den Transitverkehr zu reduzieren, der die Ortschaft Düdingen durchquert.



Legende

-  Autobahnanschluss, der umgestaltet werden muss
-  Autobahn
-  Umfahrungsstudie
-  Studie Strassenverbindung Birch-Luggiwil
-  Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

- Erstellen eines definitiven Planungsvorentwurfs auf Grundlage der durchgeführten Vorprüfungsstudien. Das festgelegte Strassenprofil umfasst 2x1 Fahrbahnen.
- Die Gemeinde verwirklicht die notwendigen Begleitmassnahmen für die Durchquerung der Ortschaft Düdingen (bestehendes Valtraloc-Konzept).

KOSTENSCHÄTZUNG

63 Millionen Franken



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

TERMINPLAN

2010-2014

Beginn der Arbeiten

2015-2019

Inbetriebnahme

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeit des Projekts

12 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.2

Projektblatt D 06



D 08 STRASSENVERBINDUNG MARLY-MATRAN

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (TBA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration/CUTAF

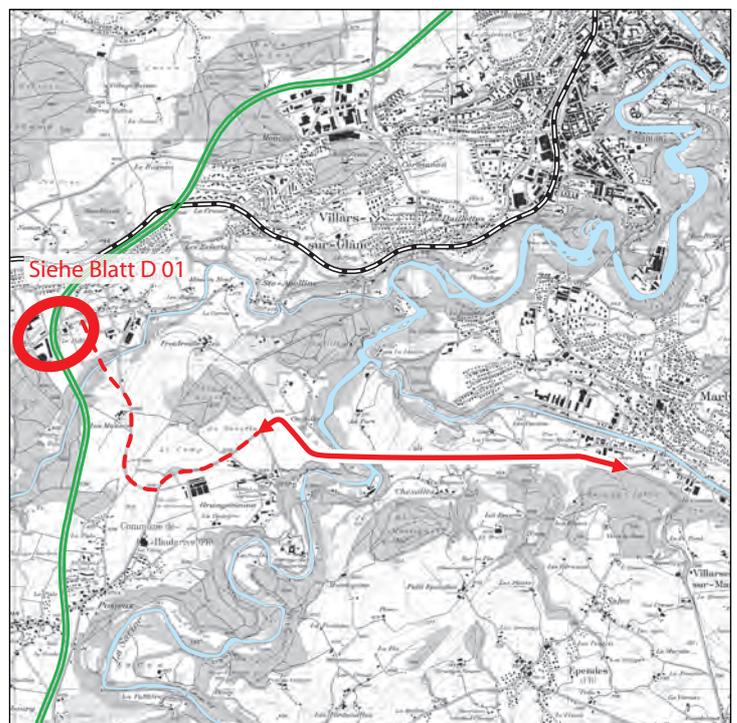
Gemeinde Freiburg, Villars-sur-Glâne, Marly und Hauterive

SITUATION

Die Anbindung der Ortschaft Marly an das Autobahnnetz führt gegenwärtig durch die Stadt, und zwar auf Verkehrsachsen, wo die Verkehrsbelastung zwischen 15'000-25'000 Fahrzeuge/pro Tag hin und her schwankt.

ZIELSETZUNGEN

- Realisieren einer breiten tangentialen Strassenverbindung rund um die Agglomeration, die eine grössere Integration der Autobahnrestrecken gewährleistet.
- Entlastung der städtischen Achsen, die die Ortschaft Marly mit der Autobahn verbinden (aktuelle Tangentialverbindung).



Legende

- Studie der Strassenverbindung
- Schon ausgeführte Strassenverbindung
- Autobahnanschluss
- Autobahn
- Eisenbahnlinie

UMSETZUNGSETAPPEN

Erstellen einer Opportunitätsstudie (Kosten-/Nutzenanalyse) und die eventuell notwendigen Begleitmassnahmen bestimmen.

KOSTENSCHÄTZUNG

Opportunitätsstudie: CHF 100'000.-

Bauvorhaben: 43 Millionen Franken



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C

TERMINPLAN

2008

Opportunitätsstudie

2020-2024

Eventuelle Realisierung

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

2 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

2 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

2 Punkte

Nützlichkeit des Projekts

9 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.2

Projektblatt D 01



D 09 UMFÄHRUNGSSTRASSEN UND/ODER NEUQUALIFIZIERUNG DER ORTSDURCHQUERUNGEN

VERANTWORTLICHE STELLEN

Staat (TBA)
Betroffene Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (BRPA, VEA, KGA)
Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Das Hauptstrassennetz der Agglomeration wird örtlich durch starke Verkehrsbelastungen beansprucht. Massnahmen werden gegenwärtig geprüft: zum Beispiel die Umfahrung von Belfaux, die Umgestaltung der Durchquerung der Ortschaften von Rosé in Avry, Belfaux, Düdingen und Givisiez.

ZIELSETZUNG

Opportunitätsanalyse für die Ortsumfahrungsstrassen und Aufwertung der Ortsdurchquerungen (Valtraloc-Konzept), besonders auf Strecken, die von mehr als 10'000-12'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht werden.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Eine Opportunitätsanalyse ist von Fall zu Fall zu realisieren.
- Realisierung der Durchquerungsumgestaltungen, deren Konzept schon genehmigt wurde.

KOSTENSCHÄTZUNG

Aufgrund der Resultate der Opportunitätsstudien oder Planungsvorentwürfen zu ergänzen.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Laufende Arbeiten (2008)

Valtraloc-Umgestaltung in Givisiez (Konzept verwirklicht)



Liste A

- Valtraloc-Umgestaltung von Rosé bis Avry (Konzept verwirklicht)
- Valtraloc-Umgestaltung in Belfaux (Konzept verwirklicht)
- Valtraloc-Umgestaltung in Düdingen (Konzept verwirklicht)

Liste B

- Valtraloc-Umgestaltung in Marly (Überlegungen sind im Gange)
- Valtraloc-Umgestaltung in Tafers (Überlegungen sind im Gange)
- Valtraloc-Umgestaltung in Matran (Überlegungen sind im Gange)

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Projekte der Liste A

2015-2019

Realisierung der Projekte der Liste B

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodule UP 5.2, T 3.4



D 10 UMGESTALTUNG DER KREUZUNG BELLE-CROIX

VERANTWORTLICHE STELLEN

Staat (TBA)

Gemeinde Villars-sur-Glâne

ANDERE BETROFFENE STELLE

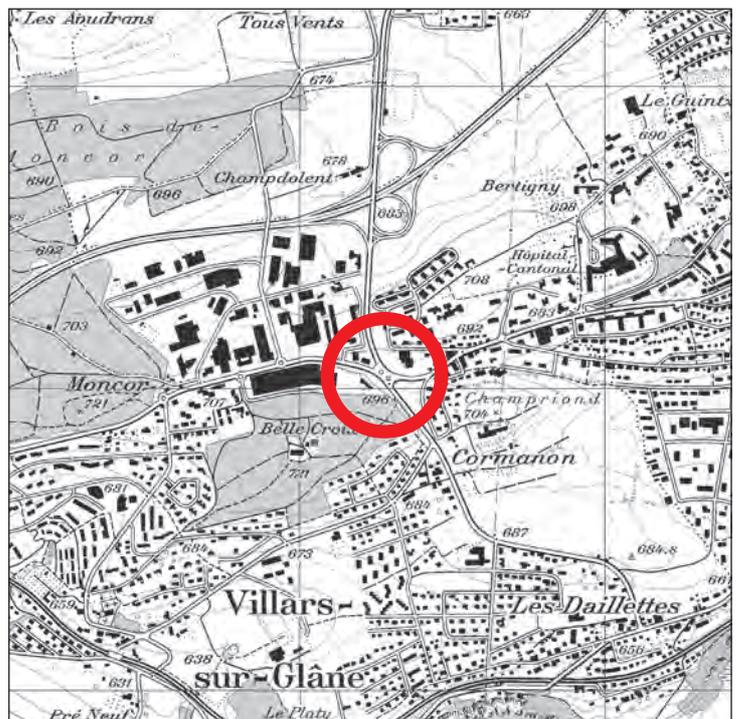
Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Die Kreuzung Belle-Croix gehört zu den wichtigsten Kreuzungen des tangentialen Strassennetzes zum Radialnetz. Sie wird gegenwärtig von 46'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht.

ZIELSETZUNGEN

- Verbesserung der siedlungsbezogenen Integration der Kreuzung, bei gleichzeitigem Sicherstellen ihrer Knotenfunktion im Hauptstrassennetz, die hohe Verkehrsbelastungen vertragen kann.
- Den Zugang zum Siedlungsschwerpunkt von Villars-sur-Glâne so gut wie möglich gewährleisten.
- Schaffen einer Torwirkung am Stadteingang.



Legende

- Kreuzung, die umgestaltet werden muss

UMSETZUNGSETAPPEN

- Abschluss der Machbarkeitsstudie.
- Realisierung von Vorentwurfsstudien.

KOSTENSCHÄTZUNG

62 Millionen Franken



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste B

TERMINPLAN

2015-2019

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

1 Punkt

Nützlichkeitswert des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.2

Projektblatt A 04



D 11 ZUGANGSKONTROLLEN AN STRATEGISCHEN KREUZUNGEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (VEA, TBA)

Betroffene Gemeinden

SITUATION

Die meisten in der Stadt Freiburg liegenden Kreuzungen mit Lichtampeln gewähren den Bussen schon das Vorfahrtsrecht. Die Umsetzung der Zugangskontrollen soll es gestatten, die Verkehrsströme unter Kontrolle zu bringen und den öffentlichen Verkehr weiter zu begünstigen.

ZIELSETZUNGEN

Kontrolle des motorisierten Individualverkehrs am Stadteingang bei gleichzeitiger Begünstigung des Busverkehrs.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Realisieren von Opportunitätsstudien von Fall zu Fall.
- Ausrüstung der strategischen Kreuzungen am Stadteingang mit Zugangskontrollen; Route du Jura/ Route de la Broye, St-Léonard, Avenue Jean-Marie Musy/Tafersstrasse und Kreuzung bei der Ausfahrt der Poya-Brücke (Seite Schönberg).
- Ausstattung der Kreuzungen.
- Gestaltung der Buspriorisierung und einer freien Fahrbahn für das Rechtsabbiegen auf der Route de la Glâne/Route de la Fonderie.

KOSTENSCHÄTZUNG

- Kreuzung Jura/Broye: CHF 10'000.-
- Vorfahrtsrecht für die Busse und Gestaltung einer freien Fahrbahn für das Rechtsabbiegen Glâne/ Fonderie (Beaumont-Kreuzung): CHF 125'000.-
- Kreuzung St-Léonard: siehe Kosten unter Poya-Projekt
- Kreuzung Musy-Tafers: CHF 10'000.-
- Bernstrasse bei der Ausfahrt der Poya-Brücke (siehe Schätzung unter Poya-Projekt)



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

Realisierung von Zugangskontrollen an den Kreuzungen Jura/Broye, Musy-Tafers, Bernstrasse, Saint-Léonard und Beaumont

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

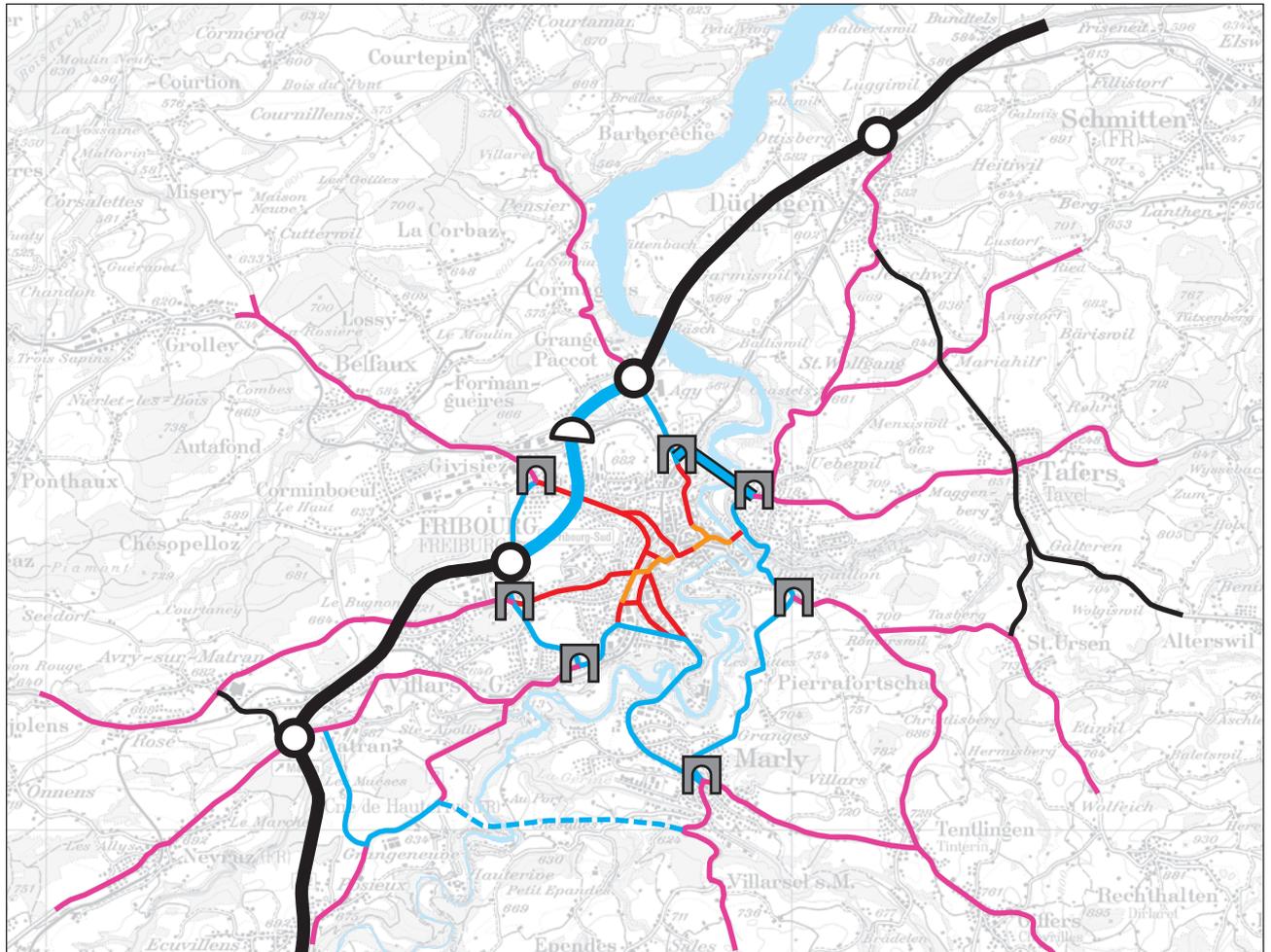
11 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.4



GESTALTUNG DER ZUGANGSKONTROLLEN



Legende

Hauptachsen des Radialnetzes

 Zugangsachsen Stadt

 Toreffekt

 Hauptnetz des Stadtzentrums

Hauptachsen des Tangentialnetzes

 Tangentiale Verbindungen

 Poya-Brücke

Kammerung

 Gekammertes Netz

Langfristige Bauwerke

 Autobahnhalbanschluss A12

 Verbindung Marly-Matran



D 12 KAMMERUNG IN STÄDTISCHEN ZENTREN UND VERKEHRSBERUHIGUNG IN DEN QUARTIEREN

VERANTWORTLICHE STELLE

Betroffene Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA, BRPA, VEA, KGA)

Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Die Hierarchisierung des Strassennetzes und die Realisierung neuer Verkehrsinfrastrukturen sollen es gestatten, das Verbindungsnetz zu reorganisieren und Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs zu treffen.

Wenn es sich um Begleitmassnahmen handelt, dann müssen diese geprüft und parallel zur Realisierung aller neuen Infrastrukturen beschlossen werden. Die Umwandlung der Avenue de la Gare in eine Einbahnstrasse ist eine Massnahme des Generellen Projekts, die mit der gegenwärtig in einem Rekursverfahren stehenden der Hierarchisierung Netzes verbunden ist. Die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren (beruhigte Zonen) ist ebenfalls an der Kontrolle der mit der Kammerung verbundenen Verkehrsumlagerungen beteiligt.

Die Realisierung des Poya-Projekts wird durch Kammerungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren (vor allem in Burg-Quartier) begleitet.

ZIELSETZUNG

Umsetzung der örtlichen Reorganisationsmassnahmen der Verkehrsströme oder der Verkehrsberuhigung, die im Falle einer Realisierung von neuen Verkehrsinfrastrukturen mit der Hierarchisierung verbunden ist.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Umwandlung der Avenue de la Gare in eine Einbahnstrasse.
- Schliessung der Zähringer-Brücke (Begleitmassnahme des Poya-Projekts).
- Vollständige Schliessung der Avenue de la Gare für den MIV.
- Opportunitätsstudien sind von Fall zu Fall zu verwirklichen.

KOSTENSCHÄTZUNG

Anhand der Resultate der Detailstudien zu ergänzen.



VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste A

Umwandlung der Avenue de la Gare in eine Einbahnstrasse und Begleitmassnahmen

Liste C

Vollständige Schliessung der Avenue de la Gare

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

10 Punkte



VERWEIS

Aktionsmodul V 3.5

Projektblatt D 05



D 13 NEUQUALIFIZIERUNG DER ACHSE CORMANON/DAILLETES/BEAUMONT

VERANTWORTLICHE STELLEN

Staat (TBA)

Gemeinden Villars-sur-Glâne und Freiburg

ANDERE BETROFFENE STELLEN

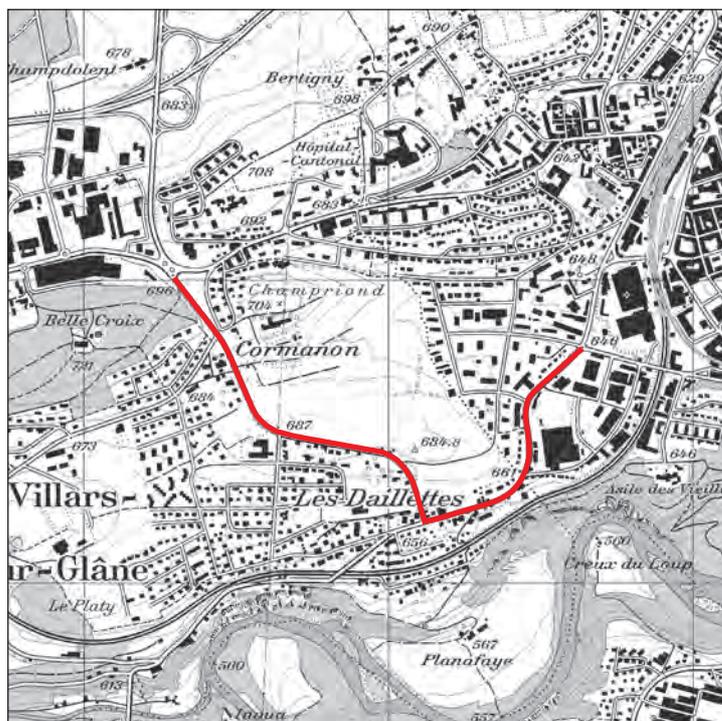
Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Die Achse Cormanon/Daillettes/Beaumont ist Teil des Tangentialnetzes der Agglomeration. Sie wird gegenwärtig je nach Abschnitt von 16'000 bis 22'000 Fahrzeugen/pro Tag beansprucht, was Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme hervorruft.

ZIELSETZUNGEN

- Neuqualifizierung der Achse und ihrer Kreuzungen, um ihre tangentielle Funktion im Hauptstrassennetz sicherzustellen, bei gleichzeitiger Reduktion der Umweltbelastungen (Lärmschutz/Luftreinhaltung).
- Eine bessere siedlungsbetonte Integration der Strasse sowie eine bessere Berücksichtigung des ÖV und des Langsamverkehrs erreichen.



Legende

— Achse, die umgestaltet werden muss

UMSETZUNGSETAPPEN

Vorentwurfsstudien realisieren.

KOSTENSCHÄTZUNG

Aufgrund der Vorentwurfsstudien zu definieren.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste B

TERMINPLAN

2015-2019

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeit des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 3.2



E 01 P+R ANLAGEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA, VEA, BRPA, AfU)

Betroffene Gemeinden

Öffentliche Verkehrsbetriebe

SITUATION

Die Agglomeration umfasst gegenwärtig zu den P+R Anlagen in der Nähe des Bahnhofs noch ein paar weitere P+R Anlagen. Die Realisierung eines Dutzends P+R Anlagen (P+Bus, P+Rail) sind in der Agglomeration geplant, mit Kapazitäten von 50 bis 250 Plätzen je festgelegter Standortbestimmung, für ein Total von ungefähr 1'500 Parkplätzen.

ZIELSETZUNGEN

- Den Verkehrsdruck der Personenwagen in den Zentren reduzieren.
- Die kombinierten Verkehrsarten dank der Realisierung von P+R Anlagen begünstigen.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Realisierung von Opportunitätsstudien für P+R Anlagen durch die CUTAF.
- Realisierung der Parkplätze durch die betroffenen Gemeinden.

KOSTENSCHÄTZUNG

Laufende Arbeiten

- P+Bus Heitera: CHF 50'000.-
- P+Bus Chassotte, Guintzet: CHF 88'000.-
- P+Rail Rosé: CHF 870'000.-
- P+Bus Corbaroche: CHF 560'000.-

Liste A

- P+Bus Forum: CHF 10'000.-
- P+Rail St-Léonard: 3.9 Millionen Franken



Liste B

- P+Bus Route de la Glâne: CHF 1'000'000.-
- P+Bus Cormanon: CHF 700'000.-
- P+Walk: Zähringer-Brücke: CHF 15'000.-

Die Verteilung zwischen der Agglomeration und den Gemeinden erfolgt aufgrund des gültigen Verteilungsschlüssels im Rahmen der anderen Projekte.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Laufende Arbeiten

- Realisierung einer P+R Anlage in St-Léonard.
- Errichten von Automaten und der Signalisierung für die P+R Anlagen Chassotte, Heitera und Guintzet.
- Gestalten von P+R Parkplätzen in der Umgebung des Bahnhofs Rosé.
- Gestalten einer P+Bus Anlage in Corbaroche.

Liste A

- Umwandlung der Busfahrbahn in eine P+R Anlage auf der Bernstrasse, in der Nähe der Zähringer-Brücke.
- Nutzung des Forum-Parkhauses als P+R Anlage.

Liste B

- Gestalten einer P+R Anlage von 100 Plätzen am Rande der Route de la Glâne.
- Gestalten einer P+R Anlage von 100 bis 150 Plätzen in der Arbeitszone von Cormanon.

Liste C

- P+Bus Platzreserve östlich des Jura-Teichs
- P+R Anlage Bertigny/Villars-Vert mit ungefähr 200 Plätzen.
- Raumreserve für eine P+R Anlage in der Nähe der Avenue de Musy (Schönberg).
- P+R Anlage des Einkaufszentrums Belle-Croix.

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A



Projektblätter: Parkplätze (E)

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

2 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

1 Punkt

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeits des Projekts

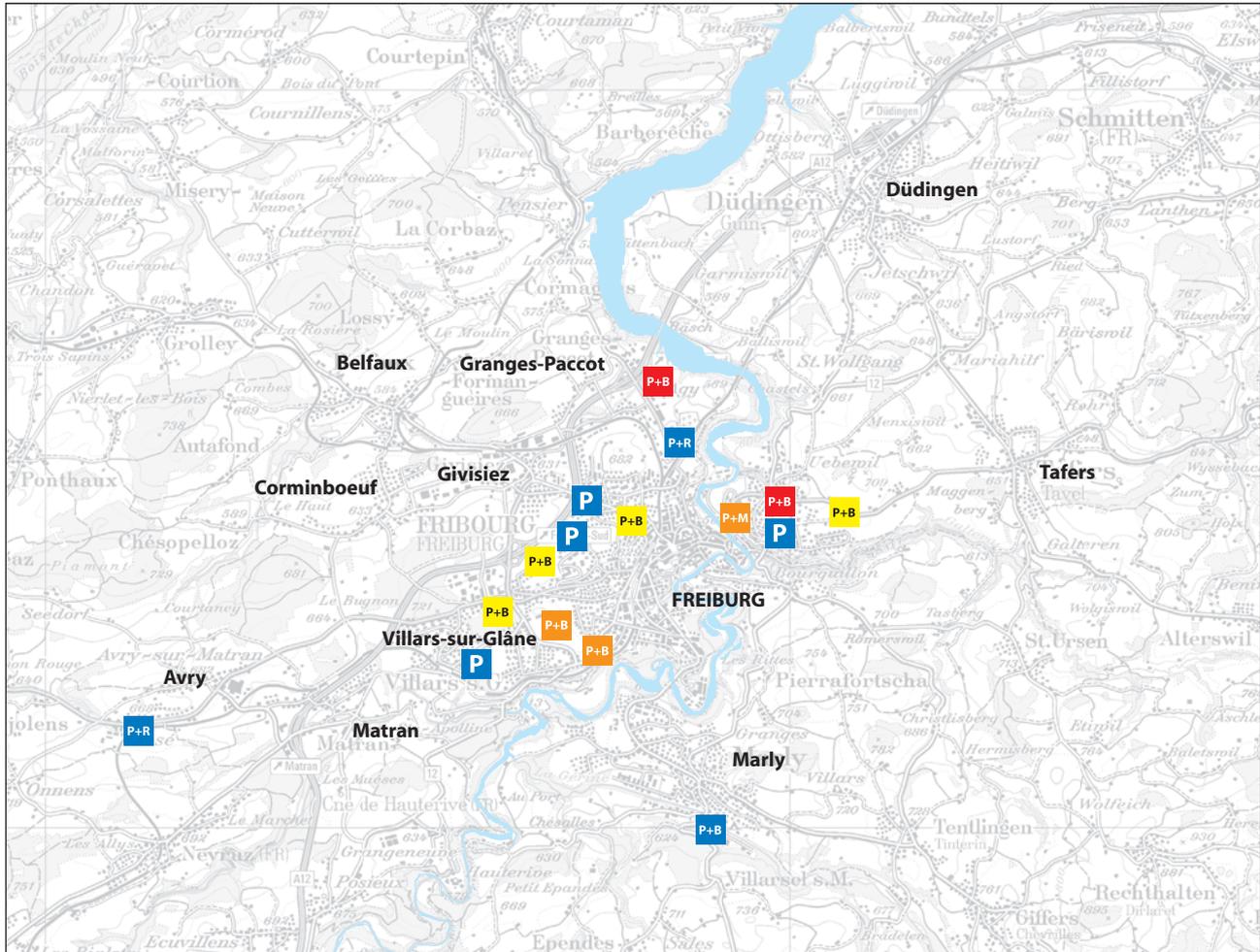
9 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodule V 4.1, V 4.2



PLANUNG VON PARK+RIDE ANLAGEN



Legende

- P** Bestehende oder in Realisierung stehende Parkplätze
- P+R** P+R Anlage "Park & Rail" Liste A
- P+B** P+R Anlage "Park & Bus" Liste A
- P+B** P+R Anlage "Park & Bus" Liste B
- P+M** P+R Anlage "Park & Walk" Liste B
- P+B** P+R Anlage "Park & Bus" Liste C



E 02 PARKPLATZKONZEPT

VERANTWORTLICHE STELLE

Betroffene Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Der neue Massnahmenplan Luftreinhaltung, der vom Staatsrat am 8. Oktober 2007 genehmigt wurde, legt für alle Agglomerationsgemeinden den Termin für die Erstellung der Parkplatzkonzepte bis Ende 2009 fest. Eine konsequente und koordinierte Parkplatzpolitik wird vom Kanton und der CUTAF auf dem Gebiet der Agglomeration empfohlen, insbesondere was die Dimensionierung und die Bewirtschaftung der Parkplätze angeht. Der Massnahmenplan Luftreinhaltung legt den Termin für die Gemeinden auf den 31. Dezember 2009 fest (Art. 25b ARBRPG).

ZIELSETZUNGEN

- Das Parkieren der Pendler in Stadtzentrum vermeiden und die modale Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr begünstigen.
- Die Parkierbedingungen der Einwohner und der Kunden/Besucher verbessern.
- Die Nutzungskomplementaritäten begünstigen und öffentliche Plätze von hoher Qualität schaffen.

UMSETZUNGSETAPPEN

2008

Abschluss der Koordinationshilfe für die Parkplatzkonzepte der Agglomeration.

2009

Umsetzung der Parkplatzkonzepte und der damit zusammenhängenden Gemeindereglemente.

KOSTENSCHÄTZUNG

Kosten für Planungsstudien

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahmen)

TERMINPLAN

Permanente Aufgabe

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

3 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeits des Projekts

12 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 4.1



F 01 GESTALTUNG DES FAHRRADWEGNETZES

VERANTWORTLICHE STELLEN

Staat (TBA)

Betroffene Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Die Fahrradfahrer verfügen auf dem gesamten Agglomerationsgebiet gegenwärtig nicht über günstige Verkehrsbedingungen. Eine qualitativ punktuelle Gestaltung besteht jedoch. Das Fahrradwegnetz leidet an Fahrstwegunterbrüchen, besonders auf gewissen stark überlasteten Achsen ohne spezifische Gestaltung. Auf dem Gebiet der Agglomeration können die Fahrräder wegen den kurzen Distanzen gegenüber dem Personenwagen eine konkurrenzfähige Verkehrsart darstellen.

ZIELSETZUNGEN

- Erhöhung des modalen Anteils der Fahrräder.
- Gestalten der fehlenden Verbindungen des Fahrradwegnetzes, um dessen Kontinuität in der gesamten Agglomeration sicherzustellen.
- Sicherstellen der Sicherheit und des Komforts dieser Verkehrsteilnehmer.
- Kombination des Fahrradwegnetzes mit der Realisierung neuer Strasseninfrastrukturen.
- Entwickeln des Park-/Abstellplatzangebots für die Fahrräder sowie der Fahrradausleihstationen.
- Sicherstellen der Signalisierung der Fahrradwege und der Information der Öffentlichkeit.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Erstellen eines globalen Konzepts für das Gebiet der Agglomeration.
- Errichten einer Velostation am Bahnhof Freiburg.
- Gestalten einer Fahrradfahrbahn auf der Poya-Brücke.
- Realisierung von Opportunitätsstudien für die Massnahmen der Liste B.
 - Realisierung von Überführungen der Autostrasse und einer Durchquerung der Kreuzung Belle-Croix.
 - Realisierung der Dort-Verte, zwischen Freiburg und der Route de Cormanon.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME UND KOSTENSCHÄTZUNG

Liste A

- Gestalten einer Fahrradstrecke auf der Poya-Brücke – Kosten sind im Poya-Projekt inbegriffen.
- Errichten von ~40 Velounterständen in der Nähe der Attraktivitätsschwerpunkte: CHF 300'000.-
- Realisierung einer gemischten Fahrstrecke zwischen Villars-sur-Glâne und der Zone du Bois in Matran: 1 Million Franken.
- Realisierung der Dort-Verte zwischen Freiburg und der Route de Cormanon in Villars-sur-Glâne: 1 Million Franken.
- Realisierung einer Verkehrsstrecke für den Langsamverkehr entlang der Bahnlinien zwischen dem Bahnhof Freiburg/Tivoli und dem Standort St-Léonard: 6 Millionen Franken.

Liste B

- Realisierung von Überführungen der Autostrasse und der Durchquerung der Kreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne: 7 Millionen Franken.
- Realisierung der Dort-Verte zwischen der Route de Cormanon und Les Dailles (2. Etappe)
- Sanierung der Velotreppen des Viadukts von Grandfey: CHF 200'000.-
- Realisierung einer Velostation in der Nähe des Bahnhofs Freiburg: Kosten nicht geschätzt.
- Gestalten von Fahrradfahrbahnen auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne.
- Gestalten von Fahrradfahrbahnen auf der Route de Matran in Corminboeuf.

Liste C

- Realisierung von Verkehrsstrecken für den Langsamverkehr:
 - entlang der Murtenstrasse, Überführung der A12 in Granges-Paccot;
 - zwischen Marly-Cité und dem Sektor Grands Prés;
 - zwischen der SBB-Bahnhaltestelle in Rosé und der OS Saane-West;
 - zwischen Tifers und Düdingen, sowie zwischen Tifers und Bürglen.
- Verbesserung der Verbindung Düdingen – Grandfey – Freiburg
- Realisierung von Überführungen:
 - über die A12 zwischen Givisiez und Villars-sur-Glâne;
 - im Sektor des Autobahnanschlusses von Matran, Überquerung der Kantonsstrasse, um die Verbindung zur Arbeitzone du Bois zu gewährleisten;
 - zwischen Marly und Villars-sur-Glâne, Überquerung der Saane.
- Gestaltung von Fahrradfahrbahnen:
 - auf der Route de la Fonderie und der Achse Midi/Louis d’Affry in Freiburg;
 - auf der Route de la Glâne in Villars-sur-Glâne;
 - zwischen Belfaux und Givisiez (fehlende Strecke)
 - auf der Steigung zwischen dem Ortszentrum und dem SBB-Bahnhof Belfaux;
 - auf der Route de Payerne in Corminboeuf
- Umsetzung eines Veloausleihkonzepts im Rahmen der Agglomeration.



TERMINPLAN

Laufende Arbeiten

Poya-Projekt (2008)

2010-2014

- Realisierung der Massnahmen der Liste A
- Massnahmenstudien der Liste B und C

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

2 Punkte

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

2 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

3 Punkte

Nützlichkeitswert des Projekts

10 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 5.2



F 02 GESTALTUNG DES FUSSGÄNGERWEGNETZES

VERANTWORTLICHE STELLE

Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration/CUTAF

SITUATION

Der modale Anteil der Fussgänger ist relativ bescheiden. Die bestehenden Probleme konzentrieren sich auf die Hauptachsen, wo die Komforts- und Sicherheitsbedingungen im Allgemeinen ungenügend sind.

ZIELSETZUNGEN

- Verbessern der Verkehrs-, Komforts- und Sicherheitsbedingungen der Fussgänger in Koordination mit der Planung der Gemeinden (Richtpläne, Ortsplanung, Agenda 21).
- Gestalten eines kontinuierlichen und sicheren Feinnetzes in den stark besiedelten Zonen.
- Berücksichtigung der Personen mit eingeschränkter Mobilität, der älteren Personen und der Kinder.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Erstellen einer Diagnose pro Quartier für die architektonischen Hindernisse und die fehlenden Verbindungen.
- Definition eines Konzepts für das Agglomerationsgebiet.
- Massnahmenrealisierung entsprechend den Opportunitäten (Projekte, Entwicklungen).

KOSTENSCHÄTZUNG

CHF 3'000 bis 4'000.- pro Quartier für die Diagnose.

Die Kostenverteilung zwischen der Agglomeration und den Gemeinden wird in Rahmen der anderen Projekte und aufgrund des gültigen Verteilungsschlüssels festgelegt.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.



HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

- Ein Vielzahl schon detaillierter Projekte in den vorhergehenden Blätter tragen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen der Fussgänger bei, insbesondere:
 - Kammerungsmassnahmen und Verkehrsberuhigung in den Quartieren.
 - Gemischte Fahrstrecken für den Langsamverkehr und Überführungen (Blatt F 01).
 - Aufwertungsmassnahmen für die Durchquerung von Ortschaften.

Liste A

Liste A

- Fussgängerwege im Rahmen der Dort-Verte (1. Etappe: Beaumont-Nuithonie).
- Integration des Langsamverkehrs bei der Neuqualifizierung der Ortdurchquerungen.

Liste B

- Fussgängerweg im Rahmen der Dort-Verte (2. Etappe: Nuithonie-Dailles).
- Realisierung von Überführungen der Autostrasse und der Durchquerung der Kreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne.

Liste C

- Gestalten eines Höhenausgleichs für Fussgänger auf der Murtenstrasse, in der Nähe des Sportstandorts St-Léonard.
- Errichten von Rolltreppen zwischen dem Sektor Bahnhof Freiburg und dem Standort du Guintzet/ Kantonsspital.
- Realisierung von Verkehrswegen für den Langsamverkehr:
 - entlang der Murtenstrasse, Überführung der A12 in Granges-Paccot;
 - zwischen Marly-Cité und dem Sektor Grands Prés;
 - zwischen der SBB-Bahnhaltestelle in Rosé der OS Saane-West;
 - zwischen Tafers und Düdingen;
 - zwischen dem Bahnhof Freiburg/Tivoli und dem Standort St-Léonard, entlang der Bahngleisen.
- Realisierung von Überführungen:
 - auf der Autobahn A12 zwischen Givisiez und Villars-sur-Glâne;
 - im Sektor des Autobahnanschlusses von Matran, Überquerung der Kantonsstrasse, um die Verbindung zur Arbeitzone du Bois zu gewährleisten;
 - zwischen Marly und Villars-sur-Glâne, Überquerung der Saane.

TERMINPLAN

2010-2014

Realisierung der Massnahmen der Liste A

2015-2019

Realisierung der Massnahmen der Liste B



Projektblätter: Langsamverkehr (F)

2020-2024

Realisierung der Massnahmen der Liste C

NÜTZLICHKEITSBEURTEILUNG DER MASSNAHME

GA1: Qualitätsverbesserung des Transportsystems

1 Punkt

GA2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

3 Punkte

GA3: Erhöhung der Verkehrssicherheit

3 Punkte

GA4: Reduktion der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs

2 Punkte

Nützlichkeits des Projekts

9 Punkte

VERWEIS

Aktionsmodul V 5.3

Projektblatt F 01



G 01 MOBILITÄTSPLÄNE DER UNTERNEHMEN

VERANTWORTLICHE STELLE

Staat (VEA)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (AfU, TBA, BRPA)

Agglomeration/CUTAF

Betroffene Gemeinden

SITUATION

Der Beschluss D 2.9.2 des Kantonalen Verkehrsplans präzisiert: Der Kanton begünstigt die Entwicklung von Mobilitätsplänen für Unternehmen, um die Benutzung anderer Verkehrsmittel als der Personenwagen zu verstärken. Anhand des Realisierungsprogramms des KVP, der vom Staatsrat genehmigt wurde, soll das VEA im Jahr 2008 eine entsprechende Studie durchführen.

ZIELSETZUNG

Die Entwicklung von Mobilitätsplänen für Unternehmen fördern, um die Nutzung anderer Verkehrsmittel als der MIV zu verstärken.

UMSETZUNGSETAPPEN

Das VEA prüft die möglichen Massnahmen, um die Erstellung der Mobilitätspläne fördern. Es bestimmt insbesondere Anreizmassnahmen für ein System von Fahrgemeinschaften.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C (nicht infrastrukturelle Massnahme)

TERMINPLAN

2008

VERWEIS

Aktionsmodul V 6.1



G 02 UMSETZUNG EINER MOBILITÄTSZENTRALE

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (AfU, BRPA, VEA)

Betroffene Gemeinden

SITUATION

Es gibt gegenwärtig keine spezifischen Aktionen in diesem Bereich.

ZIELSETZUNG

Einrichten einer Mobilitätszentrale, um die Information über die Verkehrsmöglichkeiten in der Agglomeration zu verbessern.

UMSETZUNGSETAPPEN

- Realisierung einer Studie über die Umsetzungsmöglichkeiten einer Mobilitätszentrale.
- Umsetzung einer Mobilitätszentrale insofern die Studie zu überzeugenden Ergebnissen führt.

KOSTENSCHÄTZUNG

Aufgrund der Ergebnisse der von der Agglomeration durchgeführten Studie zu ergänzen.

VERTEILUNG DER VERANSCHLAGTEN KOSTEN

Der vom Bund nicht mitfinanzierte Kostenanteil wird vom Kanton, von der Agglomeration und den Gemeinden übernommen, gemäss den gültigen gesetzlichen Grundlagen und vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Jahr 2009.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C

TERMINPLAN

2009

Studie

2010-2014

Eventuelle Umsetzung



VERWEIS

Aktionsmodul V 6.1



G 03 NACHFÜHRUNG DES RICHTPLANS DER AGGLOMERATION

VERANTWORTLICHE STELLE

Agglomeration/CUTAF

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Staat (TBA, VEA, AfU, BRPA)

SITUATION

Die Agglomeration erstellt eine Bilanz über die von der CUTAF in den vergangenen Jahren durchgeführten Aktionen im Bereich der Verkehrsplanung und versieht sich mit Instrumenten, um den Richtplan der Agglomeration nachzuführen.

ZIELSETZUNG

Umsetzung der notwendigen Instrumente für die Nachführung des RPA unter den verschiedenen Partnern.

UMSETZUNGSETAPPEN

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten der verschiedenen kantonalen und kommunalen Amtsstellen geht es darum, die Parameter für die Nachführung im Bereich der Mobilität, der Parkplätze und des Umweltschutzes der Agglomeration, sowie die Frequenz dieser Beobachtungen zu bestimmen. Die Instrumente für die Nachführung des Richtplans der Agglomeration könnten die Form einer Grunddatenbank annehmen.

Anhand der beobachteten Resultate werden Anpassungen des Richtplans Agglomeration regelmässig vorgeschlagen.

KOSTENSCHÄTZUNG

Anhand der ausgewählten Nachführungsinstrumente.

HIERARCHISIERUNG DER MASSNAHME

Liste C

TERMINPLAN

Permanente Aufgabe

2009

Nachführungsinstrumente