



Langsamverkehrskonzept
der Agglomeration Freiburg

Auszüge

25.08.2010

büro für mobilität ag

Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern

Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67

Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf

mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Projektleiter

Virginie Kauffmann, Geografin, Spezialistin für nachhaltige Stadtentwicklung

Martin Wälti, Verkehrs- und Bauingenieur, Raumplaner, Berater im Bereich der Mobilität

Projektmitarbeiter

Uwe Schlosser, Geograf

Mary Leibundgut, Spezialistin SIG

Noëlle Fischer, Spezialistin für Tourismus und Mobilität

Peter Gsteiger (Geo7), Sepzialist SIG

Titelbild

«Das Velo 2020, Skulptur aus Papier»,
1. Preis des Wettbewerbs PRO VELO SCHWEIZ
der im Jahre 2010 organisiert und von einer Klasse
des 5. Schuljahres in Pruntrut/Porrentruy (JU)
gewonnen wurde.

Bern/Burgdorf, 25.08.2010

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1. Einführung | 3 |
| 2. Rahmenbedingungen | 4 |
| 2.1 Allgemeine Zielsetzungen des Projekts | 4 |
| 2.2 Betroffene Organe und Partner | 4 |
| 2.3 Verantwortlichkeiten und Tragweite des Dokuments | 4 |
| 3. Analyse | 5 |
| 4. Leitlinien | 8 |
| 4.1 Zielsetzungen | 8 |
| 4.2 Gestaltungsstandards | 9 |
| 4.3 Fahrradweg- und Fussgängerwegkonzept | 10 |
| 4.4 Massnahmenstrategie | 11 |
| 4.4.1 Vorausgehene Empfehlungen | 11 |
| 4.4.2 Allgemeine Strategie | 11 |
| 4.4.3 Differenzierte Strategie | 12 |
| 5. Analyse | 14 |
| 5.1 Infrastrukturelle Massnahmen | 14 |
| 5.2 Nichtinfrastrukturelle Massnahmen | 15 |
| 5.3 Letzte Empfehlungen für die Umsetzung | 15 |

1. Einführung

Das vorliegende Dokument stellt die wichtigsten Elemente des Langsamverkehrskonzepts der Agglomeration Freiburg dar. Deshalb verweisen wir die Leserinnen und Leser, die mehr über die Einzelheiten des Konzepts erfahren möchten, auf die vollständige Ausgabe dieser Studie.

Es ist im Rahmen der Überarbeitung ihres Richtplans und in der Absicht, sich ein neues Planungs- und Betriebsinstrument zu geben, dass die Agglomeration Freiburg für die Ausarbeitung eines Langsamverkehrskonzepts mit dem Büro für Mobilität AG Verbindung aufgenommen hat.

Trotz einer nicht immer günstigen Topografie können zahlreiche Massnahmen in der Agglomeration die Bedingungen für die Fortbewegung der Fussgänger und Velofahrer verbessern und die Attraktivität dieser Verkehrsmittel erhöhen. Die Gestaltung sicherer Infrastrukturen auf dem gesamten Agglomerationsgebiet stellt den ersten Schritt für die Förderung des Langsamverkehrs dar. Um dessen Attraktivität zu verstärken müssen allerdings noch zusätzliche Massnahmen im Bereich der Dienstleistungen¹ und der Kommunikation durchgeführt werden.

Das von der Agglomeration Freiburg angestrebte und vom bfm ausgearbeitete Langsamverkehrskonzept legt den Rahmen für eine koordinierte und effiziente Aktion der Agglomerationsgemeinden fest.

¹ Pedibus, Werkstätten für Veloreparaturen, Veloausleihsysteme, Förderung der elektrischen Fahrräder, Kurse für die Betagten, begleitete Ausflüge, usw.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Allgemeine Zielsetzungen des Projekts

Die Zielsetzungen des vorliegenden Projekts lauten wie folgt :

- Entwicklung eines Langsamverkehrskonzepts für die Agglomeration, unter Berücksichtigung seiner Integration in den Richtplan (RPA) und in das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation.
- Erstellung einer Diagnose der bestehenden Schwachpunkte.
- Festlegen von Leitlinien.
- Erstellen einer Liste der notwendigen Massnahmen.

2.2 Betroffene Organe und Partner

Das Langsamverkehrskonzept wurde auf einer partizipativen Grundlage erarbeitet, die eine starke Mitwirkung der Agglomerationsgemeinden und anderer betroffenen Akteuren erforderte :

- Ein Workshop zum Thema Mobilität wurde im Januar 2010 durchgeführt, der Politiker, Techniker, Akteure der Wirtschaft, des Handels, des Tourismus und Vertreter verschiedener Interessengruppen vereinigte. Die damit verfolgten Ziele bestanden einerseits aus der Präsentation des Vorgehens und andererseits aus der Absicht, die Bedürfnisse und Ideen der implizierten Akteure zu sammeln.
- Die Gemeinden haben sich an der Erstellung der Situationsanalyse aktiv beteiligt.
- Alle oben genannten Akteure und das Tiefbauamt des Kantons Freiburg wurden zu einer provisorischen Präsentation des Konzepts eingeladen und hatten somit die Gelegenheit, ihre Kritik und Änderungsanträge vor der Ausarbeitung der definitiven Version des Langsamverkehrskonzepts anzubringen.

2.3 Verantwortung und Tragweite des Dokuments

Die Nachführung und die Verwirklichung des Langsamverkehrskonzepts der Agglomeration Freiburg liegt in der Verantwortung des Agglomerationsvorstands.

Das Konzept vereinigt ein Gesamtwerk von Vorschlägen ohne rechtsspezifischen Charakter und sind deshalb für die Gemeinden nicht verpflichtend. Gewisse Elemente des Konzepts werden in den Richtplan der Agglomeration integriert, der für die Gemeinden jedoch rechtsverbindlich ist.

3. Analyse

Im Rahmen der Analyse wurden folgende Aspekte untersucht :

1. Topografie und die Struktur der bestehenden Siedlung
2. Gegenwärtiges Modalverteilungspotenzial
3. Identifizierung von Schwachpunkten
 - Verkehrsbelastung (Punkt, der in diesem Synthesedokument nicht behandelt wird)
 - Unfallwesen (Punkt, der in diesem Synthesedokument nicht bearbeitet wird)
 - Bestehende / fehlende Infrastrukturen (tägliche und touristische Bewegungen)
 - Dienstleistungen
 - Information und Kommunikation

Die wichtigsten aus dieser Analyse hervorgehenden Elemente sind folgende :

- **Topografie** : Aufgrund einer mittleren Schätzung der bestehenden Gefälle in jeder Gemeinde stellt die Gesamtheit des globalen Reliefs aller Gemeinden einen fürs Velofahren günstigen Geländecharakter dar, mit Ausnahme von ein paar nicht unüberwindbaren Steilhängen auf einigen Streckenabschnitten. Ein grosser Teil der Siedlungsgebiete der Agglomeration liegt in einem Radius von zwei Kilometern, was fürs Velofahren eine attraktive Distanz darstellt. Auf Ebene der Gemeinden konzentrieren sich die Attraktivitätspunkte im Allgemeinen auf einen Radius von 300 bis 500 Metern rund um das Ortszentrum und sind folglich zu Fuss erreichbar.
- **Modalanteil** : Der Langsamverkehr ist in der Agglomeration Freiburg im Vergleich der Schweiz und anderer Agglomerationen weniger entwickelt. Auf regionaler Ebene ist es vor allem die Stadt Freiburg, die den Modalanteil der Fussgänger statistisch in die Höhe zieht, da dieser in den übrigen Agglomerationen deutlich geringer ausfällt. Eine Schätzung des Modalanteilpotenzials des Langsamverkehrs wurde mithilfe der SIG-Werkzeuge erstellt. Diese zeigte, dass eine Erhöhung um 10% des Anteils des Langsamverkehrs plausibel ist und ein Minimum darstellt. Die Zunahme bezieht sich hauptsächlich auf die Fahrradmobilität.
- **Schwachpunkte** : Die Schwachpunkte wurden von den Gemeinden selbst identifiziert und von bmf vervollständigt. Diese wurden für jede Gemeinde auf einer Karte dargestellt.
 - o Die Gemeinden weisen in der **Gestaltung der Radwege und der Veloabstellplätze** sehr unterschiedliche Anstrengungen auf. Es ist allerdings nicht zu verkennen, dass das Erschliessungsniveau ausserordentlich tief ist. Veloabstell-

plätze, Schutz- und Signalisationsmassnahmen (Fahrradwege und Fahrradspuren, Abzweigungshilfen fürs Linksabbiegen) sind selten oder dann eher in einem schlechten Zustand. Der Zugang zu den Schulen ist unzureichend gestaltet und stellt für die jungen Leute keinen Anreiz dar, das Velo zu benutzen. Die Sicherheit und das Wohlbefinden werden ausserordentlich tief wahrgenommen².

- Die **Fussgänger** hingegen finden in der Agglomeration in der Regel sichere und komfortable Fussgängerwege vor. Sie begegnen jedoch gelegentlich Schwierigkeiten beim Überqueren bestimmter wichtiger Achsen und Kreuzungen, vor allem wegen dem Fehlen von mit Lichtampeln „geschützten“ Fussgängerstreifen oder der Abwesenheit von Geschwindigkeitsmoderatoren, oder auch wegen mehrspurigen Fahrbahnen, die es zu überqueren gilt.
- Das **Dienstleistungsangebot** in der Agglomeration ist aus globaler Sicht eher schwach zu beurteilen, wenn nicht gar inexistent in mehreren Gemeinden des zweiten Krone. Die Stadt zeigt sich in diesem Bereich aktiver. Das bestehende Leistungsangebot umfasst mehrere Pedibus-Linien (seit kurzem dank einer Pedibus-Koordinationsstelle auf kantonaler Ebene), ein Subventionsangebot für den Kauf von Elektrofahrzeugen, ein Kursangebot für Velofahrer, eine Velobörse, ohne das Veloausleihnetz hinzuzurechnen, das sich einer starken Entwicklung erfreut. Die öffentlichen Verkehrsmittel bieten ebenfalls ein Transportangebot für Velos an, jedoch nur an Sonntagen. Die Situation in Bezug auf das regionale Netz ist noch unklar.
- Das gegenwärtige **Gestaltungs- und Ausstattungsniveau** erlaubt es nicht, ein Marketing zugunsten des Langsamverkehrs aufzubauen. Ein paar schüchterne Versuche in Verbindung mit der Einführung des Veloausleihsystems sind allerdings zu nennen. Die Stadt Freiburg hat gemeinsam mit dem WWF einen Leitfaden für die Mobilität herausgegeben, der an alle Haushalte der Agglomeration verteilt wird und die Bürgerinnen und Bürger auf die verschiedenen bestehenden Verkehrsformen aufmerksam machen soll.

Eine detaillierte Diagnose, die jeden einzelnen Punkt wieder aufnimmt, wurde für jede Gemeinde erstellt.

² Quelle: Umfrage 2010 von Pro VELO « velostaedte.ch ».

4. Leitlinien


4.1 Zielsetzungen

| | |
|---|---|
| <p>Qualitative Zielsetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine - Besondere | <ul style="list-style-type: none"> - Die Langsamverkehrsformen (Fussgänger und Velo) in der Agglomeration müssen aufgewertet und gefördert werden. - Das Potenzial der Langsamverkehrsformen ist im Bereich der Pendlerbewegungen auszuschöpfen, sei es im Berufs-, Freizeit-, Einkaufs- oder Dienstleistungssektor. - Die kombinierte Mobilität Velo/Fussgänger + öffentlicher Verkehr muss entwickelt werden. - Kontinuität: Kontinuität des Radwegnetzes auf kommunaler und interkommunaler Ebene, Feinkapillarität des Fussgängerwegnetzes. - Direkte Wegnetze: Die wichtigsten Attraktionsstandorte müssen untereinander so direkt wie möglich verbunden werden. - Sicherheit: Hohes Sicherheitsniveau – sowohl objektiv als auch subjektiv – der Fussgängerweg- und Radwegnetze, insbesondere auf verkehrsreichen Achsen und rund um die Schulen. - Komfort und Attraktivität: Ein hohes Qualitätsniveau für die Fussgänger und Veloinfrastrukturen, ein vielfältiges Dienstleistungsangebot, eine qualitativ anreizende Umwelt, eine gut sichtbare und regelmässige Wegmarkierung, eine sichere Führung durch Baustellen. |
| <p>Quantitative Zielsetzungen</p> | <p>Im Vergleich zur Referenzsituation im Jahre 2010 (22,2%) konnte der Modalanteil des Langsamverkehrs in der modalen Verteilung der Agglomeration um 10 bis 20 Punkte hinzulegen³:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Jahre 2020 werden 30% erreicht. - Im Jahre 2030 werden 40% erreicht. |

³ Siehe unter Punkt 3.2 Modales Verteilungspotenzial : Schätzung mithilfe der SIG-Werkzeuge.

4.2 Gestaltungsstandards

Die Entwicklung der Fussgängerweg- und Radwegnetze muss nach einem gemeinsamen Leitbild auf Ebene der Agglomeration gestaltet werden. Die Gestaltungsstandards werden in dieser Weise identifiziert und in den verschiedenen Bereichen präzisiert, wobei in diesem Synthesebericht auf diese Details nicht eingegangen wird.

| | |
|---|--|
| <p>Gestaltung der Fussgänger- und Radwegnetze</p>  | <p>Die Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz bestimmen die umzusetzenden Gestaltungsmaßnahmen :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ein Regime der « Abschreckung » für Achsen mit starkem Verkehrsaufkommen (DTV > 10'000) – Ein Regime der « Kohabitation » für Achsen mit mittlerem und starkem Verkehrsaufkommen DTV = 3'000 - 10'000) – Ein Regime der « Besitzergreifung » für Strassen mit schwachem Verkehrsaufkommen (DTV < 3'000) <p>Auch die Fahrradtourismus- und Wandernetze besitzen ihre besonderen Gestaltungsstandards.</p> |
| <p>Abstellen der Velos</p>  <p>^Foto: ASTRA</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Quantität (Verkehrszählung, Wachstumsfaktoren, die zu berücksichtigen sind) – Zugänglichkeit (sichere Zugänge, Standort in der Nähe der Hauseingangstüre) – Typ der Einrichtungen (abschliessbar / offen) – Trag- und Verriegelungssysteme (Diebstahlschutz, Schutz gegen das Umfallen, verfügbarer Raum) – Überdachung (gebräuchliche Formen, Dimensionen) – Beleuchtung – Signalisierung (Bodensignalisation und Markierungen) – Zusatzeinrichtungen (Aufladestecker für Elektrofahrräder, Abstellfächer) – Ordnungs- und Unterhaltsdienst |
| <p>Spezifische Standards für Schulwege</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Sicherung und Beruhigung des Verkehrs auf den Zugangsstrassen sowie bei den Übergangsstellen vom Schulareal zum öffentlichen Gebiet – Abstellplätze für Velos |
| <p>Spezifische Stan-</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Gefälle und Treppen |

| | |
|------------------------------------|--|
| Maßnahmen für die Fußgänger | <ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle des öffentlichen Verkehrs - Durchgänge für Fußgänger - Hindernisse auf der Straße/Fußgängerweg |
|------------------------------------|--|

4.3 Fahrradweg- und Fußgängerwegnetzkonzepte

Die Wegnetze wurden einerseits unter Berücksichtigung der Funktion der verschiedenen Wegstrecken (für die direkte Fortbewegung im Pendler- oder Freizeitbereich) und andererseits aufgrund der Bedeutung der Strecke im Wegnetz ausgearbeitet.

Für die Fortbewegung im Pendlerbereich wird das Wegnetz – insbesondere für die Velofahrer (die Fußgängerstrecken verteilen sich viel diffuser auf das Gebiet)- sternförmig rund um den Bahnhof Freiburg aufgebaut. Es besteht aus den drei radialen Achsen (N - S, W - NO, NW - SO) und zwei konzentrischen Kreisen (1. und 2. Krone) (siehe Illustration 1).

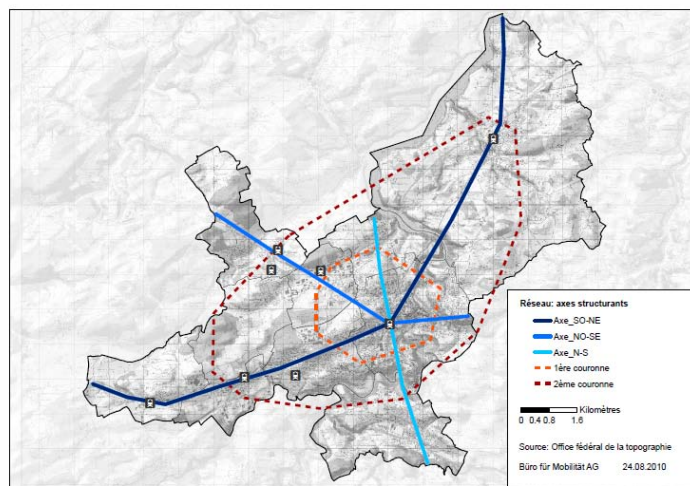


Illustration 1: Wegnetze - Durchgangsachsen, schematische Darstellung

Die verschiedenen Wegnetze (Velofahrer / Fußgänger; Werkverkehr / Freizeit) sind in der vollständigen Version des Konzepts detailliert dargestellt.

4.4 Massnahmenstrategie

4.4.1 Vorausgehende Empfehlungen

Die Bedeutung der Berücksichtigung des Langsamverkehrs in der gesamten

Raumplanung : Um a posteriori komplexe und kostspielige Neugestaltungen zu verhindern, ist es notwendig, den Langsamverkehr bei allen mit der Raumentwicklung verbundenen Überlegungen einzubeziehen, und zwar schon in der ersten Planungsphase.

Die Bedeutung systembezogener Massnahmen : Es besteht die Gefahr, dass die modale Umlagerung zum Langsamverkehr auf Kosten des öffentlichen Verkehrs erfolgt, statt vom motorisierten Individualverkehr auszugehen⁴. Solche Wettbewerbsbedingungen könnten auch zwischen den Velofahrern und Fussgängern entstehen, und zwar zum Nachteil der Fussgänger. Die Verstärkung des Langsamverkehrs im Rahmen der modalen Verteilung in der Agglomeration Freiburg kann also nur verwirklicht werden, wenn die Massnahmen alle Verkehrsformen einbeziehen.

Die Bedeutung des Marketings : Die Wahrnehmung der Aktionen ist ein Element, das während dem gesamten Programmverlauf gepflegt werden muss, um eine wahre Langsamverkehrskultur in der Agglomeration zu schaffen. Dank einer einheitlichen und kontinuierlichen Kommunikation kann die Wirkung des Massnahmenprogramms sogar noch verstärkt werden.

4.4.2 Allgemeine Strategie

Die Umsetzung der Massnahmenstrategie erfolgt in drei Achsen :

- Aufholen der festgestellten und wichtigen Defizite im Bereich der **Infrastrukturen**, vor allem für den Veloverkehr.
- Aufbau eines **Dienstleistungsangebots**, das den Velo- und Fussgängerverkehr angenehmer und attraktiver gestaltet.
- Aufbau einer Marketingstrategie rund um den Langsamverkehr mithilfe von **Informations- und Kommunikationsmassnahmen**, insbesondere um ein Bild von Freiburg als „velo- und fussgängerfreundliche“ Agglomeration zu schaffen.

⁴ Quelle: Werner Brög, „Sozialdata in München“



Illustration 2: Drei Bereiche für die Förderung des Langsamverkehrs

4.4.3 Differenzierte Strategie

Vier Kriterien gestatten, die Massnahmenstrategie der Agglomération im Bereich des Langsamverkehrs zu verfeinern:

1. **Wahrnehmung:** Die Massnahmen der Agglomération müssen den höchstmöglichen Wahrnehmungsgrad garantieren.
2. **Kosten:** Die Kosten der Massnahmen müssen so tief wie möglich liegen.
3. **Wirkung:** Die Massnahmenwirkung muss so hoch wie möglich ausfallen.
4. **Kurze Umsetzungsfrist:** Die Umsetzung muss so schnell wie möglich erfolgen.

Die Bedeutung (oder die Wichtigkeit) dieser Kriterien variiert entsprechend der Programmphasen :

| | | Temps → | | | | | |
|--|--|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Mesures immédiates | | Paquet 1 | | Paquet 2 | |
| | | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| | | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 |
| Critère 1: Critère 2: Critère 3: Critère 4: | | facteur 4 | facteur 3 | facteur 1 | facteur 2 | facteur 1 | facteur 1 |
| | | facteur 2 | facteur 4 | facteur 2 | facteur 4 | facteur 4 | facteur 1 |

Illustration 3: Gewichtung der Kriterien für die Programmetappen

Sofortmassnahmen (2010-2014): Wahrnehmung, rasche Umsetzung und Finanzierung stehen im Vordergrund. Es handelt sich besonders um :

- Begeisterung hervorrufen, Motivation schaffen, die Sensibilität der Bevölkerung für den Langsamverkehr erhöhen, mithilfe starker Marketingmassnahmen (Kampagne).
- Den Akzent auf die wahrnehmbaren und schnell realisierbaren Aktionen lenken, das Engagement der Behörden zugunsten des Langsamverkehrs aufzeigen.
- Rasch eine Finanzierung bereitstellen.

Paket 1 (2015-2019): Die Wirkung der Massnahmen steht im Vordergrund, mit dem Hintergedanken, eine modale Umlagerung zum Velo- und Fussgängerkehr auszulösen. Die Kosten und der Terminkalender müssen sogleich darauf folgen.

Paket 2 (2020-2024): Diese Etappe erstreckt sich auf Massnahmen, die eine hohe Wirkung zeigen, deren Finanzierung und rasche Umsetzung jedoch weniger sicher sind.

5 Massnahmen

Die für die Entwicklung des Langsamverkehrs in der Agglomeration nötigen Massnahmen und die zu erreichenden Ziele sind folgende :

- Infrastrukturelle Massnahmen ;
- Nichtinfrastrukturelle Massnahmen (Dienstleistungen, Information und Kommunikation, Organisation).

5.1 Infrastrukturelle Massnahmen

Die in der Beilage vorgeschlagenen Listen bestehen aus Massnahmen, die von den Gemeinden selbst vorgeschlagen wurden und aus Massnahmen, die vom bfm hinzugefügt wurden (in Schrägschrift) und im Allgemeinen von den Gemeinden nachträglich überprüft worden sind⁵. Dies Massnahmen wurden für jede Gemeinde und mit einer entsprechenden Nummerierung kartografiert.

Nota Bene

Die nachfolgenden Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie widerspiegeln eine Situation zu einer bestimmten Zeit und tragen den im Wandel begriffenen Elementen keine Rechnung (Revision der Ortsplanung OP oder der Richtpläne). So liegt es in der Befugnis der betroffenen Behörden, die notwendigen Anpassungen vorzunehmen (Aufheben oder Hinzufügen von Massnahmen, Änderungen im vorgeschlagenen Terminkalender). Die Gemeinden können die Liste der notwendigen Massnahmen aufgrund der unter Kapitel 4.2 aufgeführten Gestaltungsstandards nachträglich noch ergänzen.

Kommentar zu den infrastrukturellen Kosten

- Das grosse Investitionsvolumen entspricht den aus der Diagnose hervorgehenden Infrastrukturdefizite. Nur eine wahre finanzielle Anstrengung kann es erlauben, den Rückstand der Agglomeration im Bereich der Infrastrukturen einerseits wett-

⁵ **Nota Bene** : Die Gemeinden Belfaux und Düdingen haben ihre Bemerkungen und Korrekturvorschläge nicht in der vorgegebenen Frist eingereicht. Die in Schrägschrift dargestellten Massnahmen und Massnahmenpakete, die sich auf diese beiden Gemeinden beziehen, wurden behördlich also nicht überprüft und/oder genehmigt.

zumachen und andererseits die festgelegten Zielsetzungen im Bereich des Langsamverkehrs auch tatsächlich zu erreichen.

- Die drei Massnahmenpakete sind in ihrem finanziellen Volumen ungleich, wobei das Paket der Sofortmassnahmen weit kostengünstiger ausfällt als die übrigen. Die Pakete 1 und 2 dürften vom Bund teilweise finanziell unterstützt werden (2. und 3. Phase des Infrastrukturfonds ab 2015), während das Paket der Sofortmassnahmen den Agglomerationsgemeinden vollständig zur Last fällt.
- Die Gesamtkosten sind nicht von der Agglomeration allein zu tragen. Finanzielle Partnerschaften müssen eingegangen werden, sei es mit dem Kanton oder mit direkt betroffenen Unternehmen (Wirtschaft, Handel, Verkehrsunternehmen, usw.) oder auch mit Partnerschaften auf privater Ebene.

5.2 Nichtinfrastrukturelle Massnahmen

In der Beilage finden Sie auch die Tabellen der nichtinfrastrukturellen Massnahmen.

Dienstleistungen : Alle Dienstleistungen sind als Sofortmassnahmen zu betrachten, da sie die Vorteile in Bezug auf die **Kosten** (im Allgemeinen gering), die kurzfristige **Umsetzung** (es sind keine langen Planungsverfahren notwendig), die **Wahrnehmung** (mit sehr hohem Sympathiekapital behaftet, vortreffliche Kommunikationsgrundlage) und die **Wirkung** (bedeutsame Verstärkung der bestehenden Infrastrukturen).

Die beiliegenden Tabellen stellen ein erstes Leistungspaket dar, dessen Massnahmen sofort vorzuschlagen sind (ab 2011). Weitere Leistungen sind im späteren Programmverlauf zu verwirklichen, damit ihre notwendige Koordination mit den infrastrukturellen Massnahmen abgestimmt werden kann (insbesondere jene im Zusammenhang mit den Velostationen).

Information und Kommunikation : Eine globale Kommunikationsstrategie muss rund um das Förderungsprogramm für den Langsamverkehr aufgebaut werden. Auf der Grundlage eines Marketingansatzes definiert sie die Elemente, dies es gestatten, die Aktion der Agglomeration im Bereich des Langsamverkehrs bei der Bevölkerung zu „verkaufen“ (visuelles Logo, Leitparole, Kommunikationsplan, Verbreitung positiver Botschaften, spezifische Mediennutzung usw.). Diese Elemente sind in einem Kommunikationskonzept zu definieren.

Organisation und Strukturen : Die Umsetzung des Programms muss mit klaren Strukturen begleitet werden. Klare Organisation, Verantwortlichkeiten, Verfahren und das nötige Personal garantieren eine effiziente Umsetzung und Weiterbearbeitung des

Programms. Sie stellen den Rahmen für den Austausch und die Zusammenarbeit unter Partnern dar (gewählte Politiker, kantonale oder kommunale Verwaltungsbehörden, Interessengruppen).

Das bfm empfiehlt als besondere Massnahme die Schaffung einer Delegiertenstelle für den agglomerationsbezogenen Langsamverkehr. Denn diese Massnahme würde es erlauben :

- Die Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts sowie seine Weiterbearbeitung zu garantieren.
- Einen Gesprächspartner für die verschiedenen Partner klar zu bestimmen (Gemeinden, Interessengruppen).
- Die Berücksichtigung des Langsamverkehrs in allen Planungsverfahren zu garantieren.
- Die Gemeinden zu unterstützen, die nur über unzureichende Ressourcen verfügen, um die Dossiers aus dem Blickwinkel des Langsamverkehr in angemessener Form zu bearbeiten.

Zwei strukturelle Massnahmen sollten ausserdem getroffen werden :

- Die Harmonisierung der gesetzlichen Grundlagen (Baureglemente, Nutzungspläne, Richtpläne, usw.).
- Einführung von Koordinationskommissionen, die auch den Interessengruppen einen Platz gewähren.

5.3 Letzte Empfehlungen für die Umsetzung : Die Evaluation

Für die Kontrolle und die Evaluation muss ein Konzept ausgearbeitet werden, um die Weiterbearbeitung des Umsetzungsprogramms zu planen, damit, falls nötig, der Inhalt aufgrund der festgelegten Zielsetzungen reorientiert werden kann. Es identifiziert die Organe, die mit der Weiterbearbeitung beauftragt sind, und bestimmt die Kontrollfaktoren, die es erlauben sollen, die Effizienz des Programms zu überprüfen und ihre Periodizität festzulegen.

Für die Evaluation sind verschiedene Hilfsinstrumente bereitzustellen :

- Verkehrszählungen auf den Gemeindestrassen der Agglomeration, um die kantonalen Statistiken zu vervollständigen.
- Kommunale Studien rund um die Sicherheit der Schulwege.
- Meinungsumfragen und Zufriedenheitserhebungen bei der Bevölkerung und den Verkehrsteilnehmern im Langsamverkehr (sowohl Einheimische als auch Fremde).

Beilage : Tabellen der infrastrukturellen und nichtinfrastrukturellen Massnahmen

Sofortmassnahmen (2010-2014) (A = Avry, B = Belfaux, C = Corminboeuf, D = Düdingen / Guin, F = Fribourg, G = Givisiez, GP = Granges-Paccot, M = Marly, Mt = Matran, V = Villars-sur-Glâne)

| Nr. Schwachpunkt | Massnahmen-kategorie | Notwendige Massnahmen | Wahrnehmung Projekt | | | Kosten (Fr.) | Gewichtung (Faktor 1) | | | Prioritätsgrad (Wirkung) | Gewichtung (Faktor 1) | | | Umsetzungsfrist (Stand Projekt) | Gewichtung (Faktor 1) | | | Total Punkte | Bemerkung |
|------------------|----------------------|---|---------------------|--------|--------|--------------|-----------------------|--------|--------|--------------------------|-----------------------|--------|--------|---------------------------------|-----------------------|---|--|--------------|-----------|
| | | | Punkte | Punkte | Punkte | | Punkte | Punkte | Punkte | | Punkte | Punkte | Punkte | | | | | | |
| Agglo | Zugänglichkeit | Aktion « öffentliche Sitzbänke in der Agglo»: 1-2 Bänke pro Gemeinde und Jahr | f | 3 | 12 | 50'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | N | 1 | 4 | 29 | | | | |
| A4 | Intermodalität | Neugestaltung Bahnhofplatz Rosé. Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | f | 3 | 12 | 1'110'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 38 | | | | |
| A18 | Intermodalität | 30 Veloabstellplätze beim Bahnhof Rosé | f | 3 | 12 | 30'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | | | | |
| A7 | Zugänglichkeit | Bau einer Wegstrecke (Verbindung Dorf - Quartier Marie Favre): Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | b | 1 | 4 | 102'000 | 2 | 6 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 27 | | | | |
| A9 | Sicherung | Ergänzung der Route des Murailles (Strecke Ost) mit Geschwindigkeitsmoderatoren (250 m.) | m | 2 | 8 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | | | | |
| A14 | Veloabstellplatz | Avry-Centre : 20 zusätzliche Veloabstellplätze, Sicherung ihres Zugangs und Verstärkung der Signalisation | m | 2 | 8 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | | | | |
| B1 | Intermodalität | 10 Veloabstellplätze beim Bahnhof | f | 3 | 12 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | | | | |
| B2 | Intermodalität | 10 Veloabstellplätze beim Bahnhof | f | 3 | 12 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | | | | |
| B7 | Zugänglichkeit | Erhöhung des Sicherheitsniveaus des Fussgängerstreifens, der zur Schule führt (z. B. Erhöhung Fussgängerstreifens, zentrale Insel) | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | | | | |
| C1 | Sicherung | Velofahrspur auf der Strasse Villars-sur-Glâne - Avry (2100 m.) | f | 3 | 12 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 5 | A | 2 | 8 | 25 | Fehlende Kosten (auf Verlangen der Gemeinde, Massnahme ins Paket Sofortmassnahmen integriert) | | | |
| D1 | Zugänglichkeit | Sicherheit der Bushaltestelle: Reduktion der Geschwindigkeit, Fussgängerstreifen, Personenunterstand oder verschieben zum Camping | m | 2 | 8 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | A | 2 | 8 | 30 | | | | |
| D59 | Velostation | Schaffen von 20 Veloabstellplätze in der zentralen Einkaufsstrasse | f | 3 | 12 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | | | | |

Sofortmassnahmen (2010-2014) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------------------------|--|---|---|----|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|---|
| D27 | Sicherung | LVA Chännelmatte – Horia ca. 270m. | m | 2 | 8 | 60'000 | 3 | 9 | 3 | 1 | 2 | A | 2 | 8 | 27 | |
| D35 | Intermodalität | Fussweg zur ÖV Briegli – Weiermatte ca. 70 m. Treppen | b | 1 | 4 | 84'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | P | 2 | 8 | 26 | |
| D37 | Sicherung | LVA Alpenweg – Sagerainstrasse ca. 200 m. | b | 1 | 4 | 80'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | P | 2 | 8 | 26 | |
| D45 | Intermodalität | ÖV-Haltestelle : Tschiemer – Weiermatte | b | 1 | 4 | 60'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | A | 2 | 8 | 26 | |
| F12 | Sicherung | Erneuerung der Kreuzung Cardinal (Kreuzung und Unterführung): Verbreiterung der Strasse, Erhöhung des Trottoirs, Velofahrspur in der Unterführung, Busspurnutzung durch Velos auf der Achse Avenue du Midi-Rue d'Affry – in Verbindung mit DBP | f | 3 | 12 | 1'000'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | |
| G5 | Sicherung | Gefälle : Velofahrspur entlang der Steigung | b | 1 | 4 | 2'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 30 | |
| G7 | Sicherung | Velofahrspur entlang der Steigung | b | 1 | 4 | 2'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 30 | |
| GP11 | Velostation | 20 zusätzliche Veloabstellplätze in der Nähe der Sportinfrastrukturen | f | 3 | 12 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 30 | |
| GP10 | Velostation | 40 Veloabstellplätze beim Zugang zur Universität, zu den Einkaufshäusern und Aktivitätszentren | m | 2 | 8 | 40'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | |
| M2 | Sicherung | Realisierung Velofahrspur (Kanton) | f | 3 | 12 | 10'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | N | 1 | 4 | 29 | |
| M1 | Sicherung | Realisierung Velofahrspur (Kanton) | m | 2 | 8 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | |
| M3 | Sicherung | Realisierung Velofahrspur (Kanton) | m | 2 | 8 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | |
| M13 | Kontinuität | Bau eines Unterstands | m | 2 | 8 | 10'000 | 3 | 9 | 2 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | Auf Verlangen der Gemeinde, Massnahme ins Paket Sofortmassnahmen integriert |
| M18 | Alternative Wegstrecke | Aufwertung der alternativen Wegstrecken, die am Chemin des Epinettes vorbeiführen | m | 2 | 8 | 5'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | |
| M19 | Sicherung | Velofahrspur entlang der Steigung auf der Route des Préalpes (Strecke noch nicht abgesichert) (800 m.) | m | 2 | 8 | 10'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | Auf Verlangen der Gemeinde, Massnahme ins Paket Sofortmassnahmen integriert |
| M22 | Velostation | Netzerweiterung VLS (2 Stationen) | f | 3 | 12 | 120'000 | 2 | 6 | 3 | 1 | 2 | N | 1 | 4 | 24 | Auf Verlangen der Gemeinde, Massnahme ins Paket Sofortmassnahmen integriert |
| M 5 | Sicherung | Gestalten eines Trottoirs und einer Velofahrspur | m | 2 | 8 | 600'000 | 2 | 6 | 2 | 2 | 4 | N | 1 | 4 | 22 | Auf Verlangen der Gemeinde, Massnahme ins Paket Sofortmassnahmen integriert |
| Mt2 | Veloabstellplätze | Gestaltung von 20 Veloabstellplätzen am Eingang des Einkaufszentrums | m | 2 | 8 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | |
| V28 | Sicherung | Route des Préalpes (1200 m.): Verkehrsberuhigung und Teilstückverkehr durch Fahrbahnverengung | m | 2 | 8 | 17'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 34 | |

Sofortmassnahmen (2010-2014) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------------|---|---|---|----|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|-----------|---|
| V21 | Kontinuität | Park Cormanon : Velo-/Fussgängerverbindung Cormanon-Beaumont L = 700 m / B = 3-4 m ("Dort-Verte") | f | 3 | 12 | 1'000'000 | 1 | 3 | 1 | 3 | 5 | F | 3 | 12 | 32 | Die Möglichkeit einer schlaun Wegstrecke auf dem Gemeindegebiet der Stadt Freiburg evaluieren, um die Cardinal-Unterführung und einen alten Durchgang zu erreichen, der zwischen der Route de Beaumont und der Route de la Gruyère hindurchführt. |
| V2 | Sicherung | Route de l'Eglise : Verkehrsberuhigung, Erweiterung der Fahrbahn für Busverkehr | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | A | 2 | 8 | 30 | |
| V4 | Velostation | Grange : Velounterstand 5-10 Plätze | m | 2 | 8 | 20'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 29 | |
| V5 | Velostation | Sportzentrum : Velounterstand 10-20 Plätze | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 29 | |
| V9 | Velostation | Einkaufszentrum Rue du Centre : Velounterstand 10-20 Plätze | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 29 | |
| V16 | Sicherung | Einkaufszentrum COOP : Verbesserung Fussgängerstreifen, erhöhte Schwelle, eventuell zentrale Insel – Busspur in Richtung Freiburg | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 29 | |
| V17 | Kontinuität | Unterführung Route de Moncor : Verbesserung Signalisation und visueller Komfort | m | 2 | 8 | 30'000 | 3 | 9 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 29 | |
| V1 | Sicherung | Route de Ste-Apollinne : punktuelle, polyvalente Fahrspur, lokale Verkehrsberuhigung | m | 2 | 8 | 30'000 | 2 | 6 | 2 | 2 | 4 | A | 2 | 8 | 26 | |
| V14.1 | Kontinuität | Verbindung Martinet-Glâne : gemischte Spur für Velos und Fussgänger L = 60 m / B = 3 m | b | 1 | 4 | 50'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | A | 2 | 8 | 26 | |
| V25 | Velostation | Gestaltung von 20 Veloabstellplätzen in der Nähe des Eingangs zum Einkaufszentrum COOP | m | 2 | 8 | 20'000 | 3 | 9 | 1 | 3 | 5 | N | 1 | 4 | 26 | Im kommunalen Parkplatzkonzept unterm « Privatbereich » vorgesehene Massnahme, die den DBP begleitet. |
| V32 | Velostation | Netzerweiterung VLS (1 Velostation): Nuithonie oder Cormanon-Centre | f | 3 | 3 | 100'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | N | 1 | 1 | 8 | Ansiedlung für 2011 gewünscht |

Zwischentotal Sofortmassnahmen / Infrastrukturen

4'942'000

Paket 1: 2015-2019

| Nr. Schwachpunkt | Massnahmen-kategorie | Notwendige Massnahmen | Wahrnehmung Projekt | | Kosten (Fr.) | Gewichtung (Faktor 1) | | Prioritätsgrad (Wirkung) | | Gewichtung (Faktor 1) | | Umsetzungsfrist (Stand Projekt) | | Gewichtung (Faktor 1) | | Total Punkte | Bemerkung |
|------------------|----------------------|--|---------------------|------------|--------------|-----------------------|------------|--------------------------|------------|-----------------------|------------|---------------------------------|------------|-----------------------|----|------------------------|-----------|
| | | | Punkte | Gewichtung | | Punkte | Gewichtung | Punkte | Gewichtung | Punkte | Gewichtung | Punkte | Gewichtung | | | | |
| A2 | Sicherung | Gestaltung Kreisel Fontanettes: Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | f | 3 | 3 | 300'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 21 | | |
| A5 | Sicherung | Gestaltung Kreisel Le Chenil: Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | f | 3 | 3 | 300'000 | 2 | 4 | 1-2 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 21 | | |
| A3 | Sicherung | Neugestaltung Kreuzung + Trottoir Industriezone Ost Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | f | 3 | 3 | 1'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | | |
| A15 | Sicherung | Gestaltung Velofahrspur Route de Seedorf (zwischen Haltestelle ÖV La Sonnaz und Courtaney) (700 m.) | b | 1 | 1 | 7'000 | 3 | 6 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 | | |
| A17 | Kontinuität | Gestaltung einer Langsamverkehrsachse entlang der Eisenbahnlinie (TransAgglo) (600 m.) | f | 3 | 3 | 420'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 | | |
| A13 | Zugänglichkeit | Schulzone : Velofahrspur entlang der Steigung (Route des Fontanettes) | m | 2 | 2 | 2'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | | |
| A16 | Velostation | Gestaltung 20 Veloabstellplätze bei der Primarschule | m | 2 | 2 | 6'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | | |
| A6 | Zugänglichkeit | Bau einer Wegstrecke in 2-3 Etappen (Verbindung Dorf - Orientierungsschule) | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 10 | P/A | 2 | 4 | 17 | Kosten nicht beziffert | |
| A8 | Sicherung | Strasse Rosé Ausgang Rosé in Richtung Freiburg gefährlich: Bau eines breiteren Trottoirs für Velos im Sektor Sofraver / Gesamtkosten umfassen: Strasse - Trottoir - Velofahrspur - Abwasserreinigung | b | 1 | 1 | 1'300'000 | 1 | 2 | 1-2 | 3 | 10 | A/P | 2 | 4 | 17 | | |
| A10 | Sicherung | Velofahrspur entlang der Steigung Route d'Onnens (1000 m.) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 | | |
| B4 | Sicherung | Velofahrspur entlang der Steigung auf der Route de Corminboeuf (900 m.) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 | | |
| B5 | Sicherung | Verkehrsberuhigung (Moderatoren, Verengungen der Fahrbahn) auf der Route d'Autafond | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | | |

Paket 1 (2015-2019) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------------|--|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|---|---|---|----|---|
| B6 | Sicherung | Verkehrsberuhigung (Moderatoren, Verengungen der Fahrbahn) auf der Route de Chésopelloz | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | |
| B8 | Velostation | 40 Veloabstellplätze in der Nähe des Zugangs zur Schule und des Sportzentrums | m | 2 | 2 | 40'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | |
| B3 | Sicherung | Neugestaltung der Ortsdurchquerung (Valtraloc), Sicherung des Veloverkehrs (1500 m.) | f | 3 | 3 | 1'500'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | |
| C7 | Kontinuität | Neue direkte Verbindung entlang der Eisenbahnlinie (TransAgglo) (500 m.) | f | 3 | 3 | 350'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 12 | N | 1 | 4 | 23 | |
| C3 | Sicherung | Verkehrsberuhigung in verschiedenen Zonen der Gemeinde (sind insbesondere betroffen : Route de Chésopelloz, de Givisiez, d'Amont), in Ergänzung zu den Massnahmen C2 und C4 | f | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 12 | A | 2 | 8 | 23 | Verkehrsberuhigungskonzept in der Ausarbeitung (team+) – Kosten noch nicht eingeschätzt |
| C2 | Sicherung | Umsetzung des Valtraloc-Konzepts ebenfalls auf der Route de Belfaux (700 m.) | f | 3 | 3 | 700'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 21 | Verkehrsberuhigungskonzept in der Ausarbeitung (team+) |
| C4 | Sicherung | Gestaltung einer Velofahrspur entlang der Route de Matran (1500 m.) | m | 2 | 2 | 900'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 20 | Verkehrsberuhigungskonzept in der Ausarbeitung (team+) |
| C6 | Intermodalität | Verbesserung der Ausstattung der ÖV Haltestellen in der Gemeinde | f | 3 | 3 | 200'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 | |
| D21 | Sicherung | Tempo30 Zonen: Flächendeckende Einführung im Siedlungsgebiet | f | 3 | 3 | 900'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | P | 2 | 4 | 21 | |
| D5 | Sicherung / Intermodalität | Sicherheit Verbesserung der Kreuzung und der Bushaltestelle: Übersicht im Verkehrsknoten verbessern (Speicher), Personenunterstand, Beruhigungsmassnahmen, Einmündung Gemeindestrasse. Trottoir, Bushaltestellen | m | 2 | 2 | 500'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 20 | 30'000.- = Kanton |
| D6 | Sicherung | Korrektur der Verkehrsknoten Luggiwil : Sicherheit und neue Führung der Kantonalstrasse auf die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil | m | 2 | 2 | 450'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 20 | 450'000.- = Kanton |
| D11 | Sicherung | LVA Bahnhof-Bonnstrasse ca. 650m | m | 2 | 2 | 650'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 20 | |
| D7 | Intermodalität | Personenunterstand Bushaltestelle Luggiwil | b | 1 | 1 | 60'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 19 | |
| D9 | Intermodalität | Bushaltestelle mit Personenunterstand in der AZ Birch | b | 1 | 1 | 200'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | P | 2 | 4 | 19 | |
| D12 | Sicherung | LVA Bonnstrasse – AZ Birch ca. 300m. | b | 1 | 1 | 300'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | |
| D13 | Sicherung | LVA Unterführung des Autobahnzubringers des AZ Birch | f | 3 | 3 | 1'200'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | 1'200'000.- = Kanton |
| D17 | Kontinuität | LVA Bahnhof – Grandfey – Freiburg (Ausführung in Etappen) (TransAgglo) | f | 3 | 3 | 6'600'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | |
| D18 | Sicherung | Unterführung SBB Bahnhofstrasse – Bahnhof – Bonnstrasse | f | 3 | 3 | 2'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | |

Paket 1 (2015-2019) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------|--|---|---|---|-----------|---|---|---|----|----|---|---|---|----|----|----------------------|
| D19 | Intermodalität | Sicherheit Bahnhofplatz : Verstetigung des Verkehrs und Verbesserung aller Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Fahrrad) | f | 3 | 3 | 1'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | 500'000.- = Kanton |
| D20 | Sicherung | LVA auf Dorfdurchfahrt Radstreifen Bahnhof – Tschiemer ca. 1200m. | f | 3 | 3 | 840'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | A | | 2 | 4 | 19 | 420'000.- = Kanton |
| D24 | Sicherung | LVA Hauptstrasse – Velgaweg ca. 220m. | f | 3 | 3 | 140'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | P | | 2 | 4 | 19 | |
| D31 | Sicherung | LVA Horia – Jetschwil ca. 750m. | b | 1 | 1 | 550'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | |
| D34 | Sicherung | LVA Tschiemer – Briegliweg ca. 500 m. | b | 1 | 1 | 400'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | 400'000.- = Kanton |
| D36 | Sicherung | LVA Sagereinstrasse – Briegliweg ca. 750 m. | b | 1 | 1 | 550'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | |
| D58 | Sicherung | Erneuerung der Kreuzung Bahnhofstrasse – Gänsebergstrasse - Brugerstrasse | f | 3 | 3 | 250'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | | 1 | 2 | 19 | |
| D29 | Sicherung | Fussweg Leimacker – Heitiwil Weiler ca. 1400m. | m | 2 | 2 | 700'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | A | | 2 | 4 | 18 | |
| D32 | Sicherung | LVA Tschiemer – Jetschwil – Mariahilf ca. 1800 m. | m | 2 | 2 | 1'800'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 18 | 1'800'000.- = Kanton |
| D33 | Sicherung | LVA Mariahilf – Tifers ca 750 m. | m | 2 | 2 | 750'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | A | | 2 | 4 | 18 | 750'000.- = Kanton |
| D50 | Sicherung | Chastels: Sicherung der Kreuzung | m | 2 | 2 | 500'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | | 1 | 2 | 18 | |
| D51 | Sicherung | Mariahilf: Sicherung der Kreuzung | m | 2 | 2 | 500'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | | 1 | 2 | 18 | |
| D25 | Intermodalität | Begegnungszone Chännelmatte: Umgestaltung der Strassenfläche und Verbesserung der Bushaltestelle, Personenunterstand, Veloständer und Überquerung der Hauptstrasse | f | 3 | 3 | 2'300'000 | 1 | 2 | 2 | 2 | 8 | P | | 2 | 4 | 17 | |
| D53 | Sicherung | Angstorf: Sicherung Kreuzung | b | 1 | 1 | 50'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | | 1 | 2 | 17 | |
| D56 | Intermodalität | Verbesserung ÖV-Haltestelle Warpels / Düdingen | b | 1 | 1 | 10'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | | 1 | 2 | 17 | |
| D57 | Velostation | Gestalten von 20 Veloabstellplätzen in der Industriezone von Warpels / Düdingen | b | 1 | 1 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | | 1 | 2 | 17 | |
| F18 | Sicherung | Erneuerung der Av. du Général Guisan (Fahrbahn mit markierter zentraler Fahrspur) | f | 3 | 3 | 0 | 3 | 6 | 1 | 3 | 12 | A | | 2 | 4 | 25 | |
| F9 | Sicherung | Schliessung der Zähringerbrücke für verschiedene Verkehrsmittel (ausnahmen Bus, Fussgänger, Velos, Kleinmotorfahräder) | f | 3 | 3 | 0 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 21 | |
| F8 | Sicherung | Erneuerung der Rue de Morat (1000 m.): Verkehrsberuhigung | f | 3 | 3 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | |
| F11 | Sicherung | Erneuerung der Route de Berne : Kreuzung Stadtberg (kontinuierliches Trottoir, Fussgängerstreifen), Velofahrspur entlang der Steigung (900 m.) | f | 3 | 3 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 19 | |
| F5 | Kontinuität | Verbindung Fussgänger – Velofahrer zwischen Uni Miséricorde und der Rue de Morat (TransAgglo) - Breite 3,5 m. | f | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 3 | 10 | A | | 2 | 4 | 17 | | |
| F19 | Sicherung | Erneuerung des Doppelkreisels Route de Berne-Route de Tavel | f | 3 | 3 | 2'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | | 1 | 2 | 17 | Kosten = Kanton |

Begleitmassnahmen Poya-Brücke

Paket 1 (2015-2019) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------------|--|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|----------------|---|---|----|--|
| F6 | Zugänglichkeit | Erneuerung des Bahnhofplatzes (Fussgängerstreifen, Lichtampeln, Ausgleich der für die verschiedenen Verkehrsmittel bestimmten Flächen, Erholungsinfrastrukturen für Fussgänger, Schutz vor Unwetter, usw.) | f | 3 | 3 | 3'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | Verschiedene Neugestaltungen sind schon in der Umsetzung (Einführung Einbahnstrasse, Aufhebung der Lichtampel für die Fussgänger, neuer Fussgängerstreifen) |
| F7 | Velostation | Velostation beim Bahnhof | f | 3 | 3 | 2'500'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | Inklusiv Infrastrukturen, die mit Nebenleistungen verbunden sind (Reparaturwerkstatt, Räumlichkeit für die Ausleihe von Veloanhängern für die Lieferung von Einkäufen nach Hause oder für den Gepäcktransportdienst) |
| F10 / F15 | Sicherung | Erneuerung der Route de la Glâne (500 m.) + Achse Midi-d'Affry (1000 m.): Erweiterung für Bus-spur, die auch durch Velofahrer benutzt werden kann, Velofahrspur in der Gegenrichtung | f | 3 | 3 | 5'500'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | Die Kosten umfassen auch die Busfahrspur |
| F13 | Velostation | Ausbau und Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Velos in der gesamten Gemeinde, insbesondere aber bei den Attraktionspunkten (Zentren und Einkaufsstrassen, grosse Schulen, grosse Unternehmen, grosse Freizeitinfrastrukturen) | f | 3 | 3 | 3'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | |
| G1 | Sicherung | Bau einer Kreiselkreuzung | f | 3 | 3 | 500'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | Nicht begonnen | 1 | 2 | 19 | |
| G2 | Sicherung | Änderung der Barrieren beim Bahnübergang zum Schutz der Fussgänger (Beteiligung) | b | 1 | 1 | 120'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 19 | |
| G11 | Signalisation | Ausbau der Signalisation für Fussgänger und Velofahrer auf der Route de la Chassotte (das Recht auf dem Trottoir zu verkehren) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 | |
| G13 | Velostation | 10 zusätzliche Veloabstellplätze beim Sportzentrum Epinay | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | |
| G15 | Velostation | 20 Veloabstellplätze in der Nähe des Eingangs zum Einkaufszentrum Jumbo | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | |
| G16 | Velostation | 20 überdeckte Veloabstellplätze in der Nähe des Sportzentrums Chandolan | f | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 | |
| G10 | Sicherung | Erneuerung der Achse Route de Belfaux (2000 m.) | f | 3 | 3 | 2'000'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | |
| G14 | Signalisation | Verbesserung der Signalisation für Fussgänger und Velofahrer beim Zugang zum Einkaufszentrum Jumbo | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 | |
| G18 | Signalisation | Verstärkung der Signalisation entlang der Route Jo-Siffert (gemeinsamer Raum für Fussgänger und Velofahrer) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 | |

Paket 1 (2015-2019) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------|--|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|----------------------------|---|---|----|
| GP8 | Velostation | 20 Veloabstellplätze in der Nähe des Eingangs zum Forum Freiburg | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 |
| GP6 | Sicherung | Velofahrspur auf dem südwestlichen Teil der Route de Chantemerle (500 m.) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 |
| GP9 | Sicherung | Gestalten einer Velofahrspur entlang der Route de Chavully (500 m.) | b | 1 | 1 | 5'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 |
| M16 | Sicherung | Erneuerung des Fussgängerstreifens | m | 2 | 2 | 50'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 |
| M 4 | Kontinuität | Regulierung der Lichtampel (den gesamten Verkehr an dieser Kreuzung überprüfen) | b | 1 | 1 | 20'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 |
| Mt1 | Sicherung | Neugestaltung der Achse Route de Villars-sur-Glâne – Route de la Bagne (verschiedene vorgesehene Massnahmen sind Teil einer Machbarkeitsstudie) | f | 3 | 3 | 950'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | Teilprojekt in Bearbeitung | 1 | 2 | 19 |
| Mt4 | Kontinuität | Gestaltung einer Langsamverkehrsachse entlang der Eisenbahnlinie (Verlängerung der Route du Bugnon in Richtung Villars-sur-Glâne und Avry - TransAgglo) (500 m.) | f | 3 | 3 | 350'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 19 |
| Mt3 | Sicherung | Sicherung der Route de la Pâla (Velofahrspur) (1000 m.) | m | 2 | 2 | 700'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 18 |
| Mt6 | Velostation | Erhöhung der Anzahl und der Qualität der Veloabstellplätze bei der Schule und bei dem Sportzentrum (2 x 20 Plätze) | m | 2 | 2 | 40'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 18 |
| V3 | Intermodalität | Bahnhofplatz: Rehabilitierung des Bahnhofplatzes, Unterstand für Zweiräder | f | 3 | 3 | 150'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A-P | 2 | 4 | 21 |
| V20 | Kontinuität | Gestalten eines Übergangs auf der Autostrasse RC 31b L = 33 m / Anschlusszone 25 m / B = 4 m | f | 3 | 3 | 900'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | A | 2 | 4 | 21 |
| V6 | Intermodalität | Foyer des Préalpes : Bussteg und Personenunterstand für den öffentlichen Verkehr | m | 2 | 2 | 100'000 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 | P | 2 | 4 | 20 |
| V13 | Kontinuität | DBP 34-35 (1) : Fussgängerweg L = 80 m / B = 20 m | b | 1 | 1 | 50'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 19 |
| V15 | Kontinuität | Quartier des Grangettes : Fussgängerweg L = 100m / B = 2m | b | 1 | 1 | 50'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 19 |
| V7 | Kontinuität | Erhöhung der Abmessungen des Fussgängerwegs für das Hinzukommen der Velofahrer L= 400m / B= 2m | m | 2 | 2 | 200'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 18 |
| V11 | Kontinuität | Verbindungsweg COE VSG-Freiburg : Verbesserung des bestehenden Fusswegs, « Holzspäne », B = 2 m / L = 200 | m | 2 | 2 | 150'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 18 |
| V22 | Kontinuität | Verbindung nach Givisiez : Gestalten eines Übergangs über die A12 Bertigny – ch. Corberayes nach Givisiez, L = 75 m ungefähr / B = 4 m | f | 3 | 3 | 1'200'000 | 1 | 2 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 4 | 17 |

Paket 1 (2015-2019) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------|---|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|---|---|---|----|---|
| V26 | Sicherung | Verlängerung der Sicherungsmassnahmen für Velofahrer auf der Route de Matran (Sektor Les Esserts - Pré Neuf (1700 m.) | f | 3 | 3 | 800'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | |
| V27 | Verstetigung | Gestalten einer Langsamverkehrsachse entlang der Eisenbahnlinie im Westen (TransAgglo) (1700 m.) | f | 3 | 3 | 1'700'000 | 1 | 2 | 1 | 3 | 10 | N | 1 | 2 | 17 | Der Ostsektor von Croset - Pré Neuf könnte in einer ersten Phase durch die bestehenden Infrastrukturen relaisiert werden, um anschliessend um den Platy-Wald herumzuführen. 1. eventuelle Etappe L= 600m / Kosten = 500'000.- (Punkte 646 bis 635 auf der Karte) |
| V29 | Signalisation | Signalisation der alternativen Wegstrecke (Park du Platy) | b | 1 | 1 | 10'000 | 3 | 6 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 | Die Signalisation muss auf der gesamten Agglomerationsebene global geplant werden. |
| V33 | Verstetigung | Neue Verbindung, die vor dem Quartier Chemin de la Fontaine in Richtung Bahnhof vorbeiführt, L= 500m, B = 3 m. | f | 3 | 3 | 400'000 | 2 | 4 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 2 | 17 | |

Zwischentotal Paket 1: 2015-2019 / Infrastrukturen

56'830'000

Paket 2: 2020-2024

| Nr. Schwachpunkt | Massnahmen-kategorie | Notwendige Massnahmen | Wahrnehmung Projekt | | Kosten (Fr.) | Gewichtung (Faktor 1) | | Prioritätsgrad (Wirkung) | | Gewichtung (Faktor 1) | | Umsetzungsfrist Stand Projekt) | | Gewichtung (Faktor 1) | Total Punkte | Bemerkung |
|------------------|----------------------|---|---------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|
| | | | Punkte | Gewichtung (Faktor 1) | | Punkte | Gewichtung (Faktor 1) | Punkte | Gewichtung (Faktor 1) | Punkte | Gewichtung (Faktor 1) | Punkte | Gewichtung (Faktor 1) | | | |
| A1 | Sicherung | Sicherheitsstreifen Kantonsstrasse Corjolens | b | 1 | 1 | 0 | 0 | 1-2 | 3 | 10 | A | 2 | 2 | 13 | Kosten nicht analysiert | |
| A11 | Sicherung | Velofahrspur entlang der Route du Covy (1500m.) | b | 1 | 1 | 600'000 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 12 | |
| A12 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| B10 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| B9 | Zugänglichkeit | Verkehrsberuhigung (Zone 30) im Quartier Sur-le-Ruz (Zugang zur Schule) | b | 1 | 1 | 20'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| C5 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| D49 | Komfort | Neugestaltung der Rampen auf dem Viadukt von Grandfey (TransAgglo) | m | 2 | 2 | 500'000 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 13 | |
| D55 | Velostation | 20 neue Abstellplätze / Verbesserung der Qualität der bestehenden Plätze Chänelmatt | m | 2 | 2 | 30'000 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 13 | |
| D60 | Velostation | Gestalten von 20 Veloabstellplätzen vor dem Campingeingang | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 3 | 2 | 2 | 8 | | | 0 | 13 | |
| D26 | Sicherung | Sicherheit Verstetigung des Verkehrs: Platzgestaltung Kreuzungen Kirchstrasse – Sagerainstrasse und Tunnelstrasse | f | 3 | 3 | 400'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 11 | |
| D47 | Intermodalität | P+R und Bike : Bahnhofareal kombiniert mit Privaten | f | 3 | 3 | 300'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 11 | |
| D48 | Intermodalität | Elektrovelo Vermietungsstation am Bahnhof Dungen | f | 3 | 3 | 300'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 11 | |
| D14 | Sicherung | LVA Bahnhof – Murtenstrasse – Luggiwil ca. 1700m. | m | 2 | 2 | 900'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 10 | 900'000.- = Kanton |
| D22 | Sicherung | LVA Veilchenweg | b | 1 | 1 | 50'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 10 | |
| D38 | Sicherung | LVA Briegliweg – Chastels ca. 1900 m. | m | 2 | 2 | 950'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 10 | 950'000.- = Kanton |

Paket 2 (2020-2024) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------|---|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|----------|---|---|----|--|
| D44 | Sicherung | LVA Bonnstrasse – Bad Bonn ca. 1000 m. | m | 2 | 2 | 50'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 10 | |
| D46 | Intermodalität | P+R Mariahilf: Gebührenapparate und Markierungen | m | 2 | 2 | 20'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 10 | |
| D61 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 30'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| D62 | Zugänglichkeit | Zurverfügungstellung Abstellfächer (1x) in der Stadt | m | 2 | 2 | 50'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| D2 | Sicherung | Bau eines Radstreifens parallel der Kantonalstrasse (bis über die Staumauer hinaus) | m | 2 | 2 | 3'000'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | 3'000'000.- = Kanton |
| D3 | Sicherung | LVA Camping-Bahnhof über Balbertswil-Bonnstrasse ca. 3100m | m | 2 | 2 | 1'240'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D4 | Sicherung | Luggiwil-Bundtels: Bau von zwei Radstreifen parallel der Kantonalstrasse ca. 1200m | m | 2 | 2 | 1'440'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | 1'440'000.- = Kanton |
| D8 | Verstetigung | LVA AZ Birch – Fussballfelder – Luggiwil ca. 900m | b | 1 | 1 | 700'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D10 | Sicherung | LVA AZ Birch – Birchhölzliwald – Luggiwil ca. 600m | b | 1 | 1 | 420'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D15 | Sicherung | LVA Murtenstrasse – Autobahnüberführung – AZ Birch 2 ca. 270m | b | 1 | 1 | 900'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D16 | Sicherung | LVA Bahnhof – Brugera – Galmis ca. 2200m | m | 2 | 2 | 1'000'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D23 | Sicherung | LVA Bachtelmatte – Friedhof – Sportanlage ca. 270m. | b | 1 | 1 | 150'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D28 | Sicherung | LVA Chännelmatte – Sandacher – Angstorf ca 2100m. | m | 2 | 2 | 1'000'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D39 | Sicherung | LVA Chastels – Freiburg ca. 1200 m. | m | 2 | 2 | 1'000'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | 1'000'000.- = Kanton |
| D40 | Sicherung | LVA Zelgstrasse – St. Wolfgang ca. 620 m. | b | 1 | 1 | 450'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D41 | Sicherung | LVA Tunnelstrasse – Zelgmoostrasse (mit dem Ausbau der Strasse) ca. 370 m. | b | 1 | 1 | 380'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D42 | Sicherung | LVA Tunnelstrasse – Weidstrasse ca. 520 m. | b | 1 | 1 | 200'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D43 | Sicherung | LVA Weidstrasse – Ottisberg ca. 730 m. | b | 1 | 1 | 300'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 9 | |
| D52 | Velostation | Stockera: 20 Veloabstellplätze | b | 1 | 1 | 20'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| D54 | Verstetigung | Seeufer für das Velofahren rund um den See umgestalten (10 km) | f | 3 | 3 | 3'000'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| D30 | Sicherung | LVA Radstreifen Leimacker – Heitiwil – Berg Schmittlen (gleichzeitig mit dem Ausbau der Strasse) ca. 2600m. | b | 1 | 1 | 1'800'000 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | A | 2 | 2 | 8 | |
| F1 | | Umsetzung des Zonenrichtplans für leichte Zweiräder | f | 3 | 3 | 0 | 0 | | | 3 | 10 | Im Gange | | 0 | 13 | DBP in Revision > Richtplan Zweiräder wird auch überprüft, Kosten noch unbekannt |
| F14 | Freizeitwegstrecken | Aufwertung der grünen Lunge Region Guinzet – Kantonsspital: Verbesserung der Zugänge für Fussgänger und Velofahrer schon ab Bahnhof, der Signalisation und der Veloabstellmöglichkeiten | f | 3 | 3 | 1'000'000 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 13 | |

Paket 2 (2020-2024) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|----------------|---|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|----------------|---|---|----|--|
| F16 | Verstetigung | Verbindung Unterstadt / Au-Burgquartier : Aufzug in der Nähe der Zähringerbrücke | f | 3 | 3 | 2'000'000 | | 0 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 12 | |
| F17 | Zugänglichkeit | Zurverfügungstellung von Abstellfächern (2x) in der Stadt | m | 2 | 2 | 100'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| F2 | Velostation | Netzerweiterung VLS | f | 3 | 3 | 500'000 | 2 | 2 | | | 0 | | | 0 | 5 | |
| F3 | | Weiterbearbeitung des Fussgängerverkehrsplans | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | | | 0 | Im Gange | | 0 | 3 | DBP in Revision > Richtplan Zweiräder wird auch überprüft, Kosten noch unbekannt |
| F4 | Verstetigung | Gestaltung einer Langsamverkehrssachse entlang der Industriegeleise (TransAgglo) | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | | | 0 | | | 0 | 3 | Kosten nicht angegeben |
| G3 | Intermodalität | Gestaltung eines Velounterstands (Versetzung der Bahnhofstabelle abwarten) | f | 3 | 3 | 5'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | Nicht begonnen | 1 | 4 | 14 | |
| G20 | Velostation | Netzerweiterung VLS (1 Station) – Standort bestimmen (neuer Standort des Bahnhofs?) | f | 3 | 3 | 50'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 11 | |
| G9 | Verstetigung | Fussgängerübergang (mit der Entwicklung Bertigny-West zu realisieren) | f | 3 | 3 | 70'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| G19 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln), insbesondere Zugang zu Freiburg via Tous Vents | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| G4 | Verstetigung | Gestalten einer Fussgängerunterführung (die Versetzung der Bahnhofstabelle abwarten) | m | 2 | 2 | 500'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| G8 | Intermodalität | Gestaltung eines Velounterstands (DBP La Chassotte abwarten) | m | 2 | 2 | 5'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| G6 | Sicherung | Treppen : keine Oberflächenmassnahme erforderlich (sonst Unterführung aufheben) – in Verbindung mit Massnahme G10 | m | 2 | 2 | 0 | | 0 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 7 | Kosten nicht analysiert |
| GP5 | Sicherung | Sicherung der Fussgängerstreifen | m | 2 | 2 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 12 | | | 0 | 14 | Kosten nicht angegeben |
| GP2 | Sicherung | Neugestaltung der Route de Morat (Velofahrspur und Trottoir auf der gesamten Länge, Sicherheitsstreifen für Fussgänger) | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 10 | | | 0 | 13 | Kosten nicht angegeben |
| GP3 | Velostation | Versetzen der Veloabstellplätze in die Nähe der Einkaufszentren | m | 2 | 2 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 10 | | | 0 | 12 | Kosten nicht angegeben |
| GP13 | Velostation | Netzerweiterung VLS (1 Station) | f | 3 | 3 | 50'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 11 | |
| GP4 | Intermodalität | Ergänzung der Busunterstände, der Fussgänger- und Veloinfrastrukturen | m | 2 | 2 | 0 | | 0 | 2 | 2 | 8 | | | 0 | 10 | Kosten nicht angegeben |
| GP12 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |

Paket 2 (2020-2024) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------|--|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----|--------|---|---|----|---|
| GP7 | Verstetigung | Gestalten einer neuen Verbindung in Richtung Freiburg (Torry-Quartier)– zukünftige Entwicklung (500 m.) | m | 2 | 2 | 350'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| GP1 | Verstetigung | Bahn- und Autobahnüberquerung ungenügend : Bau neuer Überführungen, hauptsächlich für die Bahn (Teil der Zukunftsentwicklung Romy) | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | 3 | 1 | 4 | | | 0 | 7 | Kosten nicht angegeben |
| M15 | Sicherung | Neugestaltung der Doppelkreuzung (Kanton) | f | 3 | 3 | 2'000'000 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 | N | 1 | 1 | 13 | |
| M14 | Sicherung | Geschwindigkeitsbeschränkung, eventuell Begegnungszone | m | 2 | 2 | 30'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| M21 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| M6 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | m | 2 | 2 | 130'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| M7 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | m | 2 | 2 | 130'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| M10 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 80'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| M12 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 80'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |
| M8 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 130'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 8 | |
| M9 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 130'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 8 | |
| M11 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 130'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 8 | |
| M17 | Verstetigung | Schaffen einer Verbindung Velo/Fussgänger | b | 1 | 1 | 100'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 8 | |
| Mt7 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| V8 | Verstetigung | Route de Cormanon : Unterführung Langsamverkehr (eventuell Grössenordnung ÖV) | m | 2 | 2 | 2'800'000 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 | A | 2 | 2 | 13 | |
| V12 | Sicherung | Kreisel de la Glâne : Velospurmarkierung an die veränderte Geometrie des Kreisels und der Kantonsstrasse anzupassen | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 10 | Kanton | | 0 | 13 | Kosten nicht angegeben |
| V18 | Sicherung | Doppelkreisel Belle-Croix | f | 3 | 3 | 0 | | 0 | 1 | 3 | 10 | Kanton | | 0 | 13 | Kosten nicht angegeben |
| V30 | Freizeitwegstrecken | Aufwertung der grünen Lunge Wald von Belle-Croix : Verbesserung der Zugänge für Wanderer und Velofahrer, Veloabstellmöglichkeiten | m | 2 | 2 | 10'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | Verbesserung des Strassenbelags des Waldwegs, der Signalisation, der Orientierungstafeln, usw. (in der gesamten Agglomeration behandeln, um die Gesamteinheit und eine Netzhierarchie zu garantieren) |
| V31 | Signalisation | Verbesserung der für den Langsamverkehr bestimmten Signalisation in der gesamten Gemeinde (Bodenmarkierung, Verkehrstafeln, Orientierungstafeln) | m | 2 | 2 | 20'000 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 10 | |
| V24 | Verstetigung | Überführung Ste-Apolline : Leichte Überführung L = 30m (mit Wandertourismus zu koordinieren) | m | 2 | 2 | 200'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 9 | |

Paket 2 (2020-2024) - Forts

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|---|---|---|---|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| V23 | Verstetigung | Überführung : Leichte Überführung L = 50 m (mit Wandertourismus zu koordinieren) | b | 1 | 1 | 500'000 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 | N | 1 | 1 | 8 | Standort gleich nach dem Zufluss der Glâne, Verbindung zu Villars-sur-Glâne und Marly via Les Auges und La Corbassière |
| V10 | Verstetigung | Kreuzung Berra - Dort-Verte: Erschliessungsrampe (Siehe V8) | m | 2 | 2 | 150'000 | 2 | 2 | | | 0 | | | 0 | 4 | |
| V14 und V14.1 | Verstetigung | DBP 34-35 (2) : Fussgängerweg (eventuell gemischt) L = 80m, B = 20m. (siehe auch V13) | b | 1 | 1 | 150'000 | 2 | 2 | | | 0 | | | 0 | 3 | |

Zwischentotal Paket 2: 2020-2025 / Infrastrukturen 32'690'000

Total Kosten der infrastrukturellen Massnahmen 2010-2025 94'462'000

| | |
|--|------------|
| Kofinanzierung (hypothetisch) des Bundes (40%) | 37'784'800 |
| Finanzierung durch die Agglomeration | 56'677'200 |
| Amortisation Investition (auf 15 Jahre) | 3'778'480 |

Sofortige Dienstleistungen (2011-2014)

| Dienstleistungen | Betroffene Gemeinden | | | | Zielpublikum | | | | | Kosten (CHF) | | | Potenzieller Partner (Kofinanzierung) | Bemerkungen |
|--|----------------------|----------|-------------------|-----------------------|------------------|----------|---------|-------------------|-----------|---|---|------------------------|---|---|
| | Fribourg | Düdingen | Villars-sur-Glâne | Gesamte Agglomeration | Kinder, Jugendl. | Familien | Pendler | Betragte Personen | Touristen | Kosten 2011 (Konzept, Planung, Umsetzung) | Jahreskosten ab 2012 (nur Umsetzungskosten) | | | |
| Aktion Podometer « Es läuft in meiner Gemeinde » | | | | x | x | x | x | x | | 3'500 | 0 | | VCS | Einmalige Anschaffung von 100 Podometern |
| Aktionen bike to work | | | | x | | | x | | | 5'000 | 5'000 | | Pro Velo | Werbung, Kommunikation mit den Unternehmen |
| bike to school | | | | x | x | | | | | 600 | 600 | (20 Klassen) | Kanton | Finanzierung durch den Kanton |
| Apéro Mobilität für Unternehmen (Sensibilisierung Mobilitätsplanung) | x | x | x | | | | x | | | 10'000 | 7'500 | 3 Werkstätten | Suisse Energie | |
| "Velo-Check" (Stände-Werkstätten-Reparaturwerkstätten) | x | x | x | | x | x | x | x | | 3'000 | 2'400 | 3 Werkstätten | Pro Velo | ungefähr 90 Velos durch Werkstatt überprüfen lassen (ohne Reparaturen) |
| Aufladestationen für Elektrovelos | | | | x | | x | x | x | x | 41'000 | 0 | | | 2000 pro Station, 20 Stationen in der Agglomeration |
| Individuelle Beratung | | | | x | | x | x | x | | 110'000 | 100'000 | 200 Beratungen | | www.mobilitaetsdurchblick.ch |
| Kurs (Fahrkurs Velofahrer) | x | x | x | | x | x | x | x | | 5'700 | 5'000 | 3 Kurse | Pro Velo | |
| Kurs Benutzung der Billettautomaten mit taktilem Bildschirm | x | x | | | | | | x | | 10'000 | 2'000 | 2 Kurse | Lokale öffentliche Verkehrsunternehmen, Pro Senectute | Kurs "Mobil sein und bleiben" |
| Thematische Entdeckungen bei den Aktionen die Agglo zu Fuss / mit dem Velo | | | | | | x | x | x | | 5'000 | 4'000 | 4 thematische Ausflüge | Tourismusbüro, VCS | Werbung inbegriffen |
| Zurverfügungstellung von Abstellfächern | x | x | | | | x | | x | x | 0 | 0 | | | Cf. Liste infrastrukturelle Massnahmen |
| Pedibus | | | | x | x | x | | | | 24'000 | 0 | | VCS | Einführung in drei neuen Gemeinden |
| Ortsplan mit Information über die Mobilität | x | x | x | | | x | x | x | x | 0 | 0 | | | Finanziert durch Werbung (Werbung auf Karte); Verteilung an die Haushalte der Agglomeration |
| Velowegnetzplan mit Distanzen und Fahrzeiten | x | x | x | | | x | x | x | x | 27'000 | 0 | | Pro Velo | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|---|---|---|---|--------|---|--|-----|--|
| Fussgängerplan mit Distanzen und Fahrzeiten | x | x | x | | | x | x | x | x | 27'000 | 0 | | VCS | |
|---|---|---|---|--|--|---|---|---|---|--------|---|--|-----|--|

Sofortige Dienstleistungen (2011-2014) – Forts.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------|---------|-----------------------|---|---|
| Veloausleihe (elektrische und normale) | | | | x | | | x | x | x | 110'000 | 50'000 | | Sozialdienste (Beschäftigungs- und Wiedereingliederungsprogramme) | Erweiterung Netz auf 5 neue Gemeinden, Betriebskosten: 1000.- pro Velo und Jahr (Infrastrukturkosten separat behandelt) |
| Set Mobilität für neue Einwohner | x | x | x | | | x | x | x | | 10'000 | 0 | | Lokales Transportunternehmen | |
| Subvention für Kauf von Elektrovelos | | | | x | | x | x | x | | 100'000 | 100'000 | 20 Velos pro Gemeinde | | Ungefähr 20 Velos pro Gemeinde und Jahr |
| Gratistest für elektrische Velos und zusammenklappbare Velos | x | x | x | | | x | x | x | | 3'500 | 3'000 | 3 Stände | Stadt Freiburg schon Mitglied bei Newride | |
| Velotransport im Bus (Linie 2 erste Prio + Regionallinien) | | | | x | x | x | x | x | | 2'000 | 0 | | TPF | Ausser wenn zusätzliche Ausstattung der Busse nötig ist (Angemessene Ladeplattform, Haken hinten) |
| Velobus | x | x | x | | x | x | | | | 24'000 | 0 | | Pro Velo | Einführung in 3 Gemeinden |
| Velophone(Hotline Velofahrer) | | | | x | | x | x | x | | 39'000 | 5'000 | | Pro Velo | Kosten für die Umsetzung in einer Region |
| Elektrovelos für die Verwaltungen | | | | x | | | x | | | 70'000 | 0 | | Velohersteller, Groupe E | |

Total Sofortige Dienstleistungen (2011-2014)

630'300 284'500

Paket 1: Dienstleistungen 2015-2019

| Dienstleistungen | Betroffene Gemeinden | | | | Zielpublikum | | | | | Kosten (CHF) | | Potenzieller Partner (Kofinanzierung) | Bemerkungen | |
|--|----------------------|----------|-------------------|-----------------------|------------------|----------|---------|-------------------|-----------|---|--|---------------------------------------|---|---|
| | Fribourg | Düdingen | Villars-sur-Glâne | Gesamte Agglomeration | Kinder, Jugendl. | Familien | Pendler | Betragte Personen | Touristen | Eimalige Kosten (Konzept, Planung, Umsetzung) | Jährliche Kosten (nur Umsetzungs-kosten) | | | |
| Velostation FR – Dienstleistungen verbunden mit: | x | | | | | | | | | 20'000 | zu bestimmen | zu bestimmen | Businessplan, der es erlaubt, die Kosten der verschiedenen Dienstleistungen, deren Finanzierung und der daran teilhabenden Partner im Detail zu bestimmen | |
| Lieferung der Einkäufe nach Hause | zu bestimmen | | | | | x | x | x | | Zu bestimmen im Business-Plan Velostation | | | | |
| Gepäcktransportdienst | | | | | | x | | x | x | | | | | |
| Ausleihe Veloanhänger | | | | | | x | | | | | | | | x |
| Velopannen- und Veloreparaturdienst | | | | | | x | x | x | x | | | | | |

Total Dienstleistungen Paket 1 (2015-2019)

Noch zu bestimmen

Andere in Betracht fallende Dienstleistungen

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|---|---|---|---|-------------------|--|--------------|----------------------------|
| Slow-Up Agglo | | | | x | x | x | | | | 100'000 | | zu bestimmen | Lokale Verkehrsunternehmen |
| Friglomo Pass (Taxis, Velopass, Abo TPF, Lieferungen nach Hause) | | | | x | x | x | x | x | | Noch zu bestimmen | | | |
| Filmfestival Mobilität und Umwelt | | | | x | | x | | x | x | | | | |
| Ozon-Ticket/ PM10 Abo-Ermässigung an Tagen von starker Luftbelastung) | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| Internationaler Tag „Zu Fuss zur Schule“ | | | | x | x | | | | | | | | |
| Sensibilisierungsaktionen Verkehrssicherheit in den Schulen | | | | x | x | | | | | | | | |
| Information während dem Warten auf den nächsten Bus (die wichtigsten Haltestellen) | | | | x | x | x | x | x | x | | | | |
| ... | | | | | | | | | | | | | |

Massnahmen « information und Kommunikation »

| Massnahmen | Einmalige Kosten (in CHF) (2010) | Jährliche Kosten (in CHF) (dès 2011) |
|--|---|---|
| Kommunikationskonzept | 10'000 | |
| Artikel und Inserate in Lokalpresse | 0 | 100'000 |
| Plakatkampagne | 0 | |
| Informationssitzungen | 0 | |
| Webseite | 5'000 | |
| Diskussionsforen | 0 | |
| Gestaltung Logo "Freiburg bewegt sich" | 5'000 | |
| Total Kommunikation | 20'000 | 100'000 |

Massnahmen « Organisation und Strukturen »

| Massnahmen | Jährliche Kosten (in CHF) |
|--|--------------------------------------|
| Stelle des Delegierten für Langsamverkehr (80-100%) | 150'000 |