

Kantonale Mobilitätsstrategie

Datum der Verabschiedung
durch den Staatsrat: [Datum
einfügen]



KOORDINIEREN

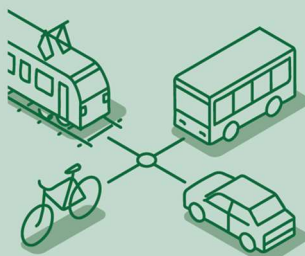


ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR



FÖRDERN



VERNETZEN



LENKEN

Impressum

Auftraggeber

Staat Freiburg
Amt für Mobilität
Chorherrengasse 17
Postfach
1701 Freiburg

Projektleitung

Amt für Mobilität (MobA)

Auftragnehmer

Metron Bern AG
Neuengasse 43
3001 Bern

Steuerungsausschuss

Jean-François Steiert, Staatsrat, Direktor für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU)
Didier Castella, Staatsrat, Direktor der Institutionen und der Land- und Forstwirtschaft (ILFD)
Sonja Gerber, Generalsekretärin der RIMU
Grégoire Cantin, Vorsteher des Amts für Mobilität (MobA)
André Magnin, Vorsteher des Tiefbauamts (TBA)
Filippo Sala, Vorsteher der Abteilung kantonale Planung (BRPA)
Alix Dettwiler, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Projektleiterin (MobA)
Fabian Schwab, Vorsteher der Sektion Planung und Mobilität (MobA)

Projektausschuss

Sonja Gerber, Generalsekretärin der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU)
André Magnin, Tiefbauamt (TBA)
Tobias Francke, Abteilung kantonale Planung (BRPA)
Grégoire Cantin, Alix Dettwiler und Fabian Schwab, Amt für Mobilität (MobA)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5		
2	Bestandsaufnahme	7		
2.1	Räumliche Ausgangslage.....	7		
2.2	Bevölkerungsentwicklung.....	9		
2.3	Wirtschaftliche und touristische Entwicklungen	10		
2.4	Mobilitätsverhalten und -gewohnheiten	10		
2.5	Mobilitätsnetze.....	13		
2.6	Herausforderungen des Mobilitätssystems	15		
3	Strategie	19		
3.1	Vision 2050 und strategische Ziele ...	19		
3.2	Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsträger	22		
4	Handlungsfelder	24		
4.1	Raumplanung	24		
4.2	Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	25		
4.3	Fussverkehr.....	26		
4.4	Veloverkehr.....	27		
4.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	28		
4.6	Strassennetz.....	29		
4.7	Verkehrsdrehscheiben	30		
4.8	Weitere Freizeitnetze	31		
4.9	Gütertransport.....	32		
4.10	Technologische Entwicklung	33		
4.11	Förderung der nachhaltigen Mobilität	34		
5	Monitoring.....	35		
	Glossar.....	36		

Vorwort

Ob für den Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zu den Läden oder um unsere vielfältige Natur und die Freizeitaktivitäten zu genießen: Wir legen täglich Strecken zurück. Ausserdem formt die Mobilität die Entwicklung unseres Gebiets, sichert unsere Wirtschaftsdynamik und schmiedet soziale Bindungen, indem sie die Freiburger Bevölkerung verbindet. Angesichts der schnellen Entwicklung unserer Lebensformen und der Herausforderungen, die auf uns warten, ist der Zugang zu einem leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystem ein politisches Thema ersten Ranges, bei dem auf die Komplementarität unserer Regionen gesetzt werden muss – dem wichtigsten Trumpf unseres Kantons.

Der Kanton Freiburg erlebt eine aussergewöhnliche räumliche und demografische Dynamik. Von 2010 bis 2024 wuchs unsere Bevölkerung um knapp 25 Prozent, was weit mehr ist als im nationalen Durchschnitt. Diese Vitalität wird bis 2050 anhalten und zu einer weiteren Zunahme von 16 Prozent führen. Parallel dazu verändern sich unsere Mobilitätsbedürfnisse stark, ebenso wie unsere Lebensformen, in denen die Freizeit, der Hauptgrund für unsere Fortbewegung, an Bedeutung gewinnt. Der zweitwichtigste Wegezweck ist der Pendlerverkehr. In Anbetracht dieser Entwicklungen, der Notwendigkeit, unsere Biodiversität zu erhalten, und unsere Mobilität klimaneutral zu gestalten (die rund 30 % unserer Treibhausgasemissionen ausmacht), müssen wir die langfristige Vision der Mobilität vorausschauend festlegen und lenken.

Die kantonale Mobilitätsstrategie 2050 ist im kantonalen Mobilitätsgesetz verankert. Mit der Thematisierung der verschiedenen Fortbewegungsmittel und ihrer kombinierten Nutzung legt sie die wichtigsten Stossrichtungen des Bereichs fest. Sie konkretisiert unseren Willen, über ein sicheres, vernetztes und umweltfreundliches Gesamtverkehrssystem zu verfügen. Sie setzt auf die möglichen Synergien zwischen den Gebieten, indem sie unterschiedliche und sich ergänzende Ausrichtungen vorschlägt, welche die lokalen und regionalen Gegebenheiten integrieren.

Rund 70 Prozent der Wege im Kanton werden mit dem eigenen Auto zurückgelegt, 40 Prozent davon sind kurze Distanzen: Es besteht folglich ein bedeutendes Verkehrsverlagerungspotenzial. Die Strategie legt die notwendigen Grundsteine für die Verwirklichung der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr. Gleichzeitig anerkennt sie die zentrale Rolle der individuellen Mobilität ausserhalb der urbanen Gebiete und für bestimmte Arbeitszonen.

Die Strategie fördert die Entwicklung von Quartieren der kurzen Wege, bei denen die Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitorte nahe beieinander liegen, um die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo zu begünstigen. Zudem schlägt sie vor, die Emissionen durch die Förderung der Elektromobilität zu begrenzen, wobei sie darauf achtet, die Auswirkungen der Infrastrukturen auf die Biodiversität und die Böden zu begrenzen.

Durch das Bündeln unserer Kräfte und die Anerkennung der Vielfalt unserer Gebiete machen wir die nachhaltige Mobilität zu einem Treiber der wirtschaftlichen Attraktivität und zu einem Garanten der Lebensqualität der Freiburgerinnen und Freiburger.

Jean-François Steiert

Staatsrat, Direktor der Raumplanung, der Umwelt und des Bauwesens

Didier Castella

Staatsrat, Direktor der Institutionen und der Land- und Forstwirtschaft

1 Einleitung

Die Mobilität ist ein Pfeiler der räumlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Kantons Freiburg. Angesichts des Bevölkerungswachstums, der sich ändernden Lebensformen, der Energiewende und des Klimawandels ebenso wie der technologischen Entwicklungen muss der Staat über eine klare und schlüssige Vision für die langfristige Weiterentwicklung seines Mobilitätssystems verfügen.

Die vorliegende kantonale Mobilitätsstrategie definiert diese Vision für den Zeitraum bis 2050. Sie ist das Referenzdokument der kantonalen Mobilitätspolitik und legt die Ziele sowie die Handlungsfelder zur Anleitung des staatlichen Handelns fest. Sie koordiniert die Entwicklung aller Mobilitätsformen – Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV), Shared Mobility und motorisierter Individualverkehr, mit Ausnahme des Luftverkehrs¹. Um die sich ändernden Herausforderungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen wird sie in jeder Legislatur aktualisiert.

Die Strategie richtet sich in erster Linie an die kantonalen und kommunalen Behörden sowie an die regionalen Organe, die mit der Raum- und Mobilitätsplanung betraut sind. Ausserdem bietet sie den übrigen Stakeholdern sowie der Bevölkerung einen Bezugsrahmen.

Die Strategie folgt den in der kantonalen Gesetzgebung und Planung festgelegten Grundsätzen und Ausrichtungen. Sie gründet insbesondere auf dem Mobilitätsgesetz (MobG), namentlich auf seinen Artikeln 1, 36 und 37. Das MobG verankert den Grundsatz einer nachhaltigen Mobilität auf ökologischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene und legt die Grundzüge der kantonalen Politik fest. Das Gesetz bezweckt namentlich:

- die Umsetzung eines sicheren und wirkungsvollen Gesamtverkehrssystems, das den verschiedenen Bedürfnissen entspricht;
- die Förderung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel;
- die Gewährleistung der Sicherheit und des Verkehrsflusses;
- die Koordination der Herausforderungen der Mobilität mit den Zielen der Raumplanung, der Energiepolitik und des Umweltschutzes;
- die Förderung der Innovation im Bereich der Mobilität.

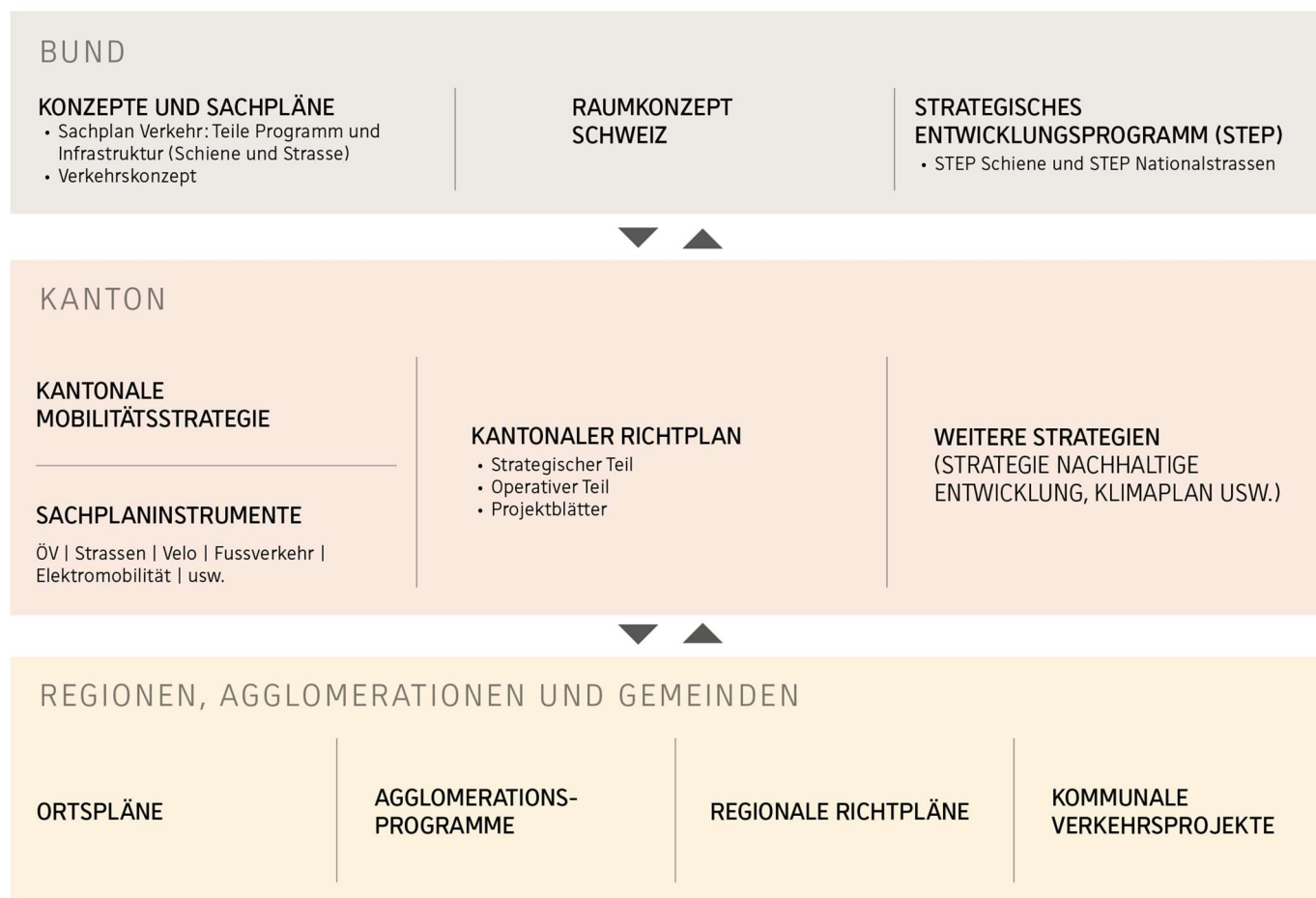
Gemäss Artikel 37 MobG konkretisiert die vorliegende Strategie diese Ausrichtungen. Sie ist behördenverbindlich, knüpft an den strategischen Teil des kantonalen Richtplans (KantRP) an und konkretisiert dessen Mobilitätsgrundsätze. Allfällige Anpassungen der Massnahmenblätter des KantRP, die infolge des Inkrafttretens dieser Mobilitätsstrategie erforderlich werden, werden gemäss den einschlägigen KantRP-Verfahren vorgenommen.

Die Mobilität ist im Übrigen eng mit zahlreichen anderen kantonalen Strategien verbunden. Die Strategie berücksichtigt ihre Ziele und Ausrichtungen, die sich auf die Mobilität auswirken, und trägt ihrerseits zu ihrer Umsetzung bei. Diese Koordination betrifft unter anderem die nachhaltige Entwicklung (Strategie Nachhaltige Entwicklung), die Raumplanung (KantRP), das Klima (Klimaplan), die Umwelt, die Biodiversität, die Energie, die Wirtschaft, die Gesundheit sowie die

¹ Für den überwiegend international geregelten Luftverkehr ist in erster Linie der Bund zuständig. Die Rolle des Staats in diesem Bereich betrifft hauptsächlich die Standorte der Flughafeninfrastrukturen und ihre Anbindung an die übrigen Verkehrsträger. In Anbetracht dieser eingeschränkten Kompetenzen wird der Luftverkehr in dieser Strategie nicht behandelt.

Inklusion und die Barrierefreiheit. Sie stellt die Abstimmung des kantonalen Handelns sicher, ohne die jeweiligen Strategien und Planungen der Bereiche zu ersetzen.

Folgende Abbildung zeigt die Stellung der kantonalen Mobilitätsstrategie in der Hierarchie der kantonalen Planungsinstrumente.



Die Mobilitätsstrategie wird in Etappen erarbeitet. Mit der Bestandsaufnahme können ein gemeinsames Verständnis der aktuellen Lage geschaffen und die wichtigsten Herausforderungen identifiziert werden. Auf dieser Grundlage legt die Vision den Kurs bis 2050 fest und die Ziele umschreiben die gewünschten Ergebnisse näher. Im Anschluss daran konkretisieren die Handlungsfelder die Strategie mit Grundsätzen, die das kantonale Handeln anleiten. Sie bilden den Rahmen für die Sachplanungen, welche die Umsetzung in den verschiedenen Mobilitätsbereichen klären.

2 Bestandsaufnahme

Dieses Kapitel enthält die Bestandsaufnahme der aktuellen Situation. Es zeigt die wichtigsten Trends auf, die sich auf die Entwicklung der kantonalen Mobilität auswirken und es ermöglicht das Verständnis der Herausforderungen, denen sich das Verkehrssystem in den nächsten Jahrzehnten stellen muss.

2.1 Räumliche Ausgangslage

An der Schnittstelle zwischen der französisch- und der deutschsprachigen Schweiz liegt der Kanton Freiburg strategisch günstig. Als Lebens-, Arbeits- und Tourismusraum in einem gliedert er sich um mehrere städtische Zentren und pflegt enge Beziehungen zu den angrenzenden Regionen. Laut Raumkonzept Schweiz kommt ihm im Übrigen aufgrund seiner Lage zwischen dem Espace métropolitain lémanique, der Hauptstadtregion und dem Arc jurassien eine wichtige Rolle für den grossregionalen Austausch und die grossregionale Mobilität zu.

Der Kanton Freiburg ist in sieben Bezirke mit sehr unterschiedlichen Raumstrukturen unterteilt, die von dichtem Siedlungsgebiet bis zu ländlichen und Naturgebieten im Mittelland und in den Voralpen gehen. Diese Vielfalt führt zu den verschiedensten Mobilitätsbedürfnissen und erfordert Antworten, die den jeweiligen Gegebenheiten entsprechen.

Um insbesondere die verschiedenen Urbanisierungsgrade des Gebiets zu berücksichtigen, unterscheidet der strategische Teil des kantonalen Richtplans vier grosse Urbanisierungstypen:

- städtisches Gebiet innerhalb eines Agglomerationsprogramms,
- städtisches Gebiet innerhalb der Regionalzentren,
- städtisches Gebiet ausserhalb der Zentren,
- städtische Sektoren aller anderen Arten von Räumen (ländlich und natürlich).

Die verschiedenen Typologien weisen jeweils eigene Merkmale auf, die sich auf die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, die Logiernächte ebenso wie auf den Mobilitätsfluss beziehen.

Der Kanton ist an vier vom Bund anerkannten Agglomerationsprogrammen beteiligt, die eine wichtige Rolle für die Koordination der Besiedlung mit dem Verkehr spielen:

- Freiburg (Regionalverband Saane (ARS- Association régionale de la Sarine))
- Mobul (Region Bulle)
- Bern (Sensebezirk)
- Rivelac (Vivisbachbezirk)

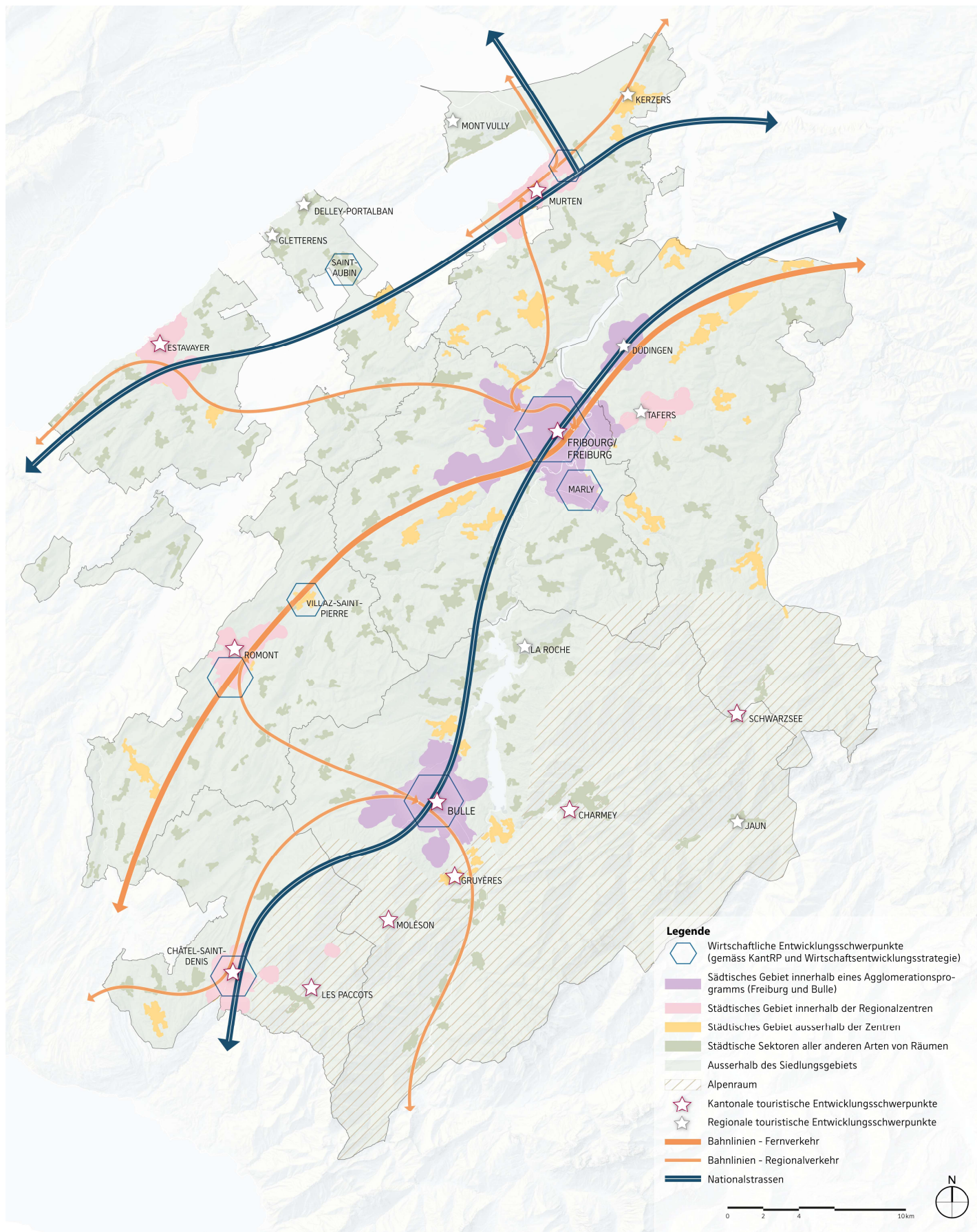


Abbildung 1: Raumstruktur und wichtigste Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Freiburg. Quelle: Karte der Siedlungstypologie des strategischen Teils des KantRP (2018).

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Seit mehreren Jahrzehnten erlebt der Kanton Freiburg ein anhaltendes Bevölkerungswachstum, das über dem nationalen Durchschnitt liegt. So wuchs seine Bevölkerung zwischen 2010 und 2024 um 24,5 Prozent.¹ Die 2024 beobachteten und in der folgenden Grafik abgebildeten Unterschiede zeigen, dass das Bevölkerungswachstum nicht gleichmässig auf das Kantonsgebiet verteilt ist. Bis 2050 sieht das Szenario hoch eine Zunahme der Bevölkerung um 25 Prozent im Vergleich zu 2024 vor. Das Wachstum dürfte sich somit fortsetzen, wenn auch leicht weniger ausgeprägt als zwischen 2010 und 2024. Für die Bezirke wird bis 2050 folgende Dynamik erwartet:

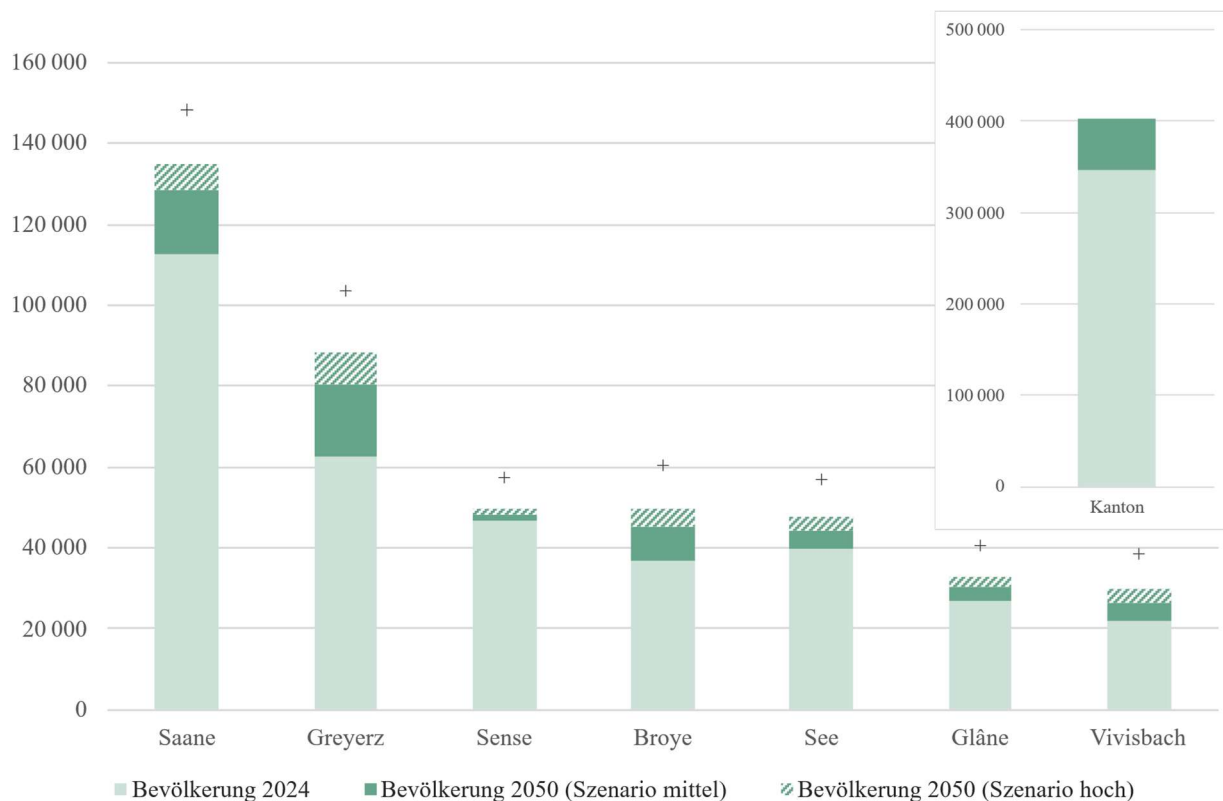


Abbildung 2: Bevölkerung nach Bezirk im Kanton Freiburg 2024 und 2050. Die Prozentsätze zeigen das relative Bevölkerungswachstum gemäss hohem Szenario im Jahr 2050. Datenquelle: Amt für Statistik und Daten des Kantons Freiburg, 2026.

Der KantRP plant die räumliche Verteilung des Bevölkerungswachstums sowohl auf Bezirksebene als auch nach Raumtypologie. Demnach wird für die Raumtypologien folgendes Bevölkerungswachstum erwartet:

- + 45 Prozent im städtischen Gebiet innerhalb der Agglomerationsprogramme,
- + 25 Prozent im städtischen Gebiet der Regionalzentren,
- + 15 Prozent im städtischen Gebiet ausserhalb der Zentren und
- + 15 Prozent in den besiedelten Sektoren aller anderen Arten von Räumen (ländlich und natürlich).

Diese Entwicklung wird dazu führen, dass den urbanen Agglomerationskernen und den Regionalzentren aufgrund der Siedlungsentwicklung nach innen eine grössere relative Bedeutung zukommen wird.

¹ Amt für Statistik und Daten, Staat Freiburg, 2024.

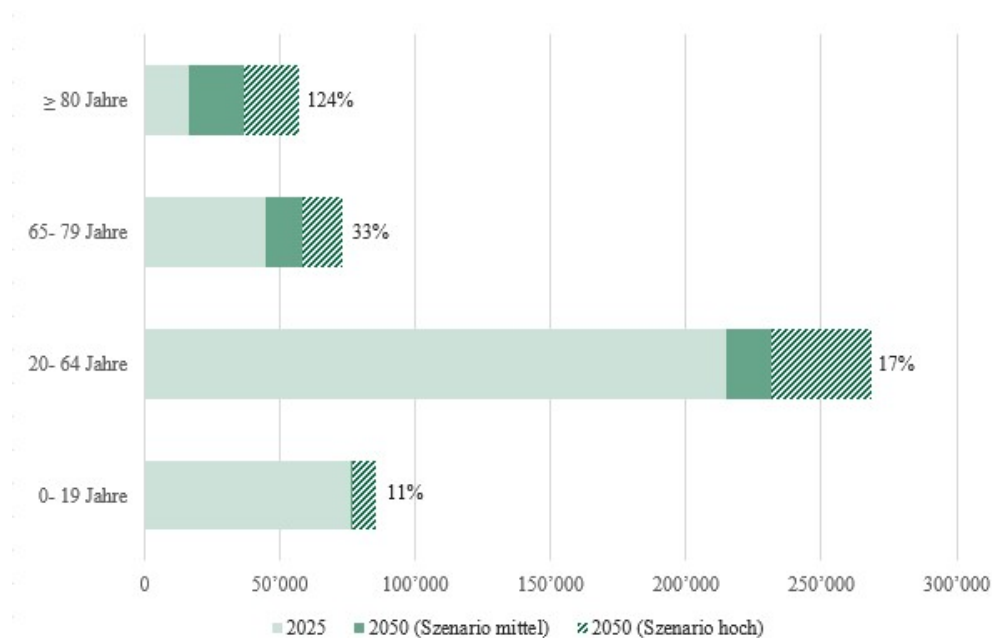


Abbildung 3: Relative Zunahme der Bevölkerung nach Altersklassen zwischen 2025 und 2050. Datenquelle: Bundesamt für Statistik; Amt für Statistik und Daten des Kantons Freiburg, 2026.

Parallel zu ihrem Wachstum wird die Freiburger Bevölkerung stark altern. Der Anteil der Personen über 65 Jahren dürfte 2050 23,6 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachen, gegenüber 17,4 Prozent im Jahr 2025. Ausserdem wird eine Verdoppelung des Anteils der Personen über 80 Jahren erwartet.

2.3 Wirtschaftliche und touristische Entwicklungen

Die wirtschaftliche Entwicklung ist ein massgebender Faktor für die Entwicklung des Mobilitätsbedarfs. 2023 zählte der Kanton Freiburg im gesamten Kantonsgebiet rund 127 000 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Ihre Verteilung konzentriert sich indessen stark auf den Saanebezirk, in dem 43,5 Prozent der VZÄ des Kantons gezählt werden. Der Greyerzbezirk ist mit 18,8 Prozent der VZÄ der zweitgrösste Beschäftigungsstandort des Kantons.¹

Seit 2011 entwickeln sich die Beschäftigungszahlen in einem ähnlichen Tempo wie die Bevölkerungszahlen. Sie wurden hauptsächlich durch den Ausbau des Dienstleistungssektors getrieben, insbesondere im Gesundheits- und Sozialwesen sowie in der Bildung.¹

2.3.1 Perspektiven der touristischen Entwicklungen

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftssektor für den Kanton Freiburg. Die Tourismusstrategie 2024–2030 strebt eine nachhaltige Entwicklung gestützt auf die Bekanntmachung des natürlichen, kulturellen und gastronomischen Erbes an.²

Die wichtigsten Tourismusdestinationen konzentrieren sich auf die Umgebung von Greyerz, Freiburg, Murten und um den Schwarzsee. Rund 61 Prozent der Besucherinnen und Besucher begeben sich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) an ihren Zielort. Der Anteil des MIV sinkt jedoch während des Aufenthalts oder des Besuchs (53 %) zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV).³

2.4 Mobilitätsverhalten und -gewohnheiten

Das in diesem Kapitel beschriebene Mobilitätsverhalten zeigt die wichtigsten Merkmale der Fortbewegung der Freiburger Bevölkerung auf, namentlich ihre Zwecke, die räumliche Verteilung und die verwendeten Verkehrsträger. Die Ergebnisse der zwischen 2020 und 2022 durchgeführten Umfragen sind jedoch mit Vorsicht auszulegen, da die Coronapandemie die Mobilitätsgewohnheiten stark beeinflusst hat. Die Coronamassnahmen führten dazu, dass kürzere

¹ Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Bundesamt für Statistik.

² Entwicklungsstrategie des Freiburger Tourismus 2024–2030.

³ Studie über das Besucherverhalten, Freiburg Tourismus, 2022.

Distanzen zurückgelegt wurden, was sich insbesondere beim ÖV zeigte, während das E-Bike an Beliebtheit gewann. Die ersten Beobachtungen nach der Pandemie zeigen eine Rückkehr zu den früheren Trends und eine ÖV-Nutzung, die selbst die vor 2020 beobachteten Niveaus übersteigt.

2.4.1 Warum sind wir unterwegs?

Die Analyse der täglich zurückgelegten Distanzen nach Mobilitätszweck zeigt auf, dass die Freizeit heute der wichtigste Wegezweck im Kanton Freiburg ist. Sie macht rund 40 Prozent der zurückgelegten Distanzen aus, vor den Wegen für die Ausbildung und die Arbeit (31 %) sowie für den Einkauf (15 %).¹ Diese Aufteilung ist insgesamt mit jener von 2021 vergleichbar. Sie entspricht auch jener auf nationaler Ebene, wo die Freizeit vor der Arbeit, der Ausbildung und dem Einkaufen sowohl 2015 als auch 2021 den Hauptmobilitätszweck darstellt.

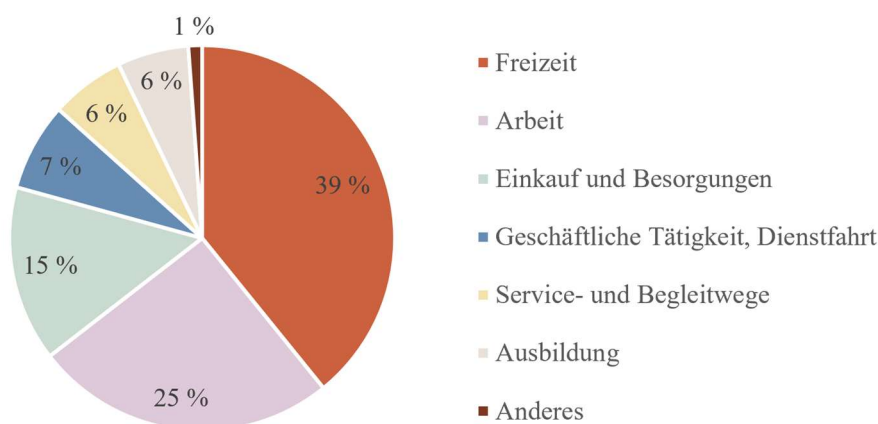


Abbildung 4: Anteil der verschiedenen Mobilitätszwecke an den täglich zurückgelegten Distanzen im Kanton Freiburg. Abweichungen sind Rundungen geschuldet (Daten: Mikrozensus Mobilität und Verkehr, ARE, 2017).

Diese Ergebnisse zeigen auf, dass der Mobilitätsbedarf weit über den Pendlerverkehr hinausgeht. Auch wenn die Wege vom Wohn- zum Arbeitsort und vom Wohn- zum Ausbildungsort die Netzgestaltung weiterhin prägen, wirken sich die in der Freizeit zurückgelegten Wege immer stärker auf die Mobilitätsnachfrage aus.² Diese zeichnen sich durch vielfältige Zielorte aus, werden häufig ausserhalb der Stosszeiten zurückgelegt und bringen spezifische Anforderungen an die Erreichbarkeit mit sich.

2.4.2 Wohin sind wir unterwegs?

Die Mobilität im Kanton Freiburg erfolgt in einem funktionalen Gebiet, das weit über die Kantonsgrenzen hinausgeht.

Die grössten Pendlerströme konzentrieren sich auf die städtischen und wirtschaftlichen Zentren des Kantons und der angrenzenden Regionen, wie Freiburg, Bern, Bulle, Lausanne, Romont (FR), Payerne und Yverdon-les-Bains.

Die Mobilitätsdynamiken unterscheiden sich indessen von Bezirk zu Bezirk. Während der Sensebezirk stark auf Bern ausgerichtet ist und der Vivisbachbezirk sich zwischen den Einzugsbereichen von Lausanne und Bulle befindet, sind der Broye- und der Seebezirk auf mehrere Zentren ausgerichtet.

Die Pendlerströme für Arbeit und Ausbildung sind relativ gut dokumentiert und ermöglichen die Identifikation der wichtigsten funktionalen Beziehungen zwischen dem Kanton und den angrenzenden Regionen. Die Datenlage in Bezug auf die räumliche Aufteilung des Freizeit-, Einkaufs- und Serviceverkehrs bleibt hingegen begrenzter. Diese Wege zeichnen sich in der Regel durch eine grössere Vielfalt der Zielorte und grössere Unterschiede abhängig von der Jahreszeit, den Wochentagen und den Wetterbedingungen aus.

¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr, ARE, 2017.

² Verkehrsperspektiven 2050, ARE, 2022.

2.4.3 Wie sind wir unterwegs?

Die Mobilitätsgewohnheiten im Kanton Freiburg zeichnen sich durch relativ grosse täglich zurückgelegte Distanzen und eine starke Dominanz des MIV aus. Laut Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) legten die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons 2015 durchschnittlich 45,6 km pro Tag zurück (2021: 37,2 km). Dieser Wert liegt über dem Wert der meisten anderen Kantone, einschliesslich jener mit vergleichbaren Gebietsmerkmalen (wie die Kantone Neuenburg und Bern). Mit durchschnittlich 40,7 km bzw. 44 km pro Person im Jahr 2015 gehören die Agglomerationen Freiburg und Bulle ausserdem zu den Schweizer Agglomerationen mit den grössten Tagesdistanzen.^{1, 2}

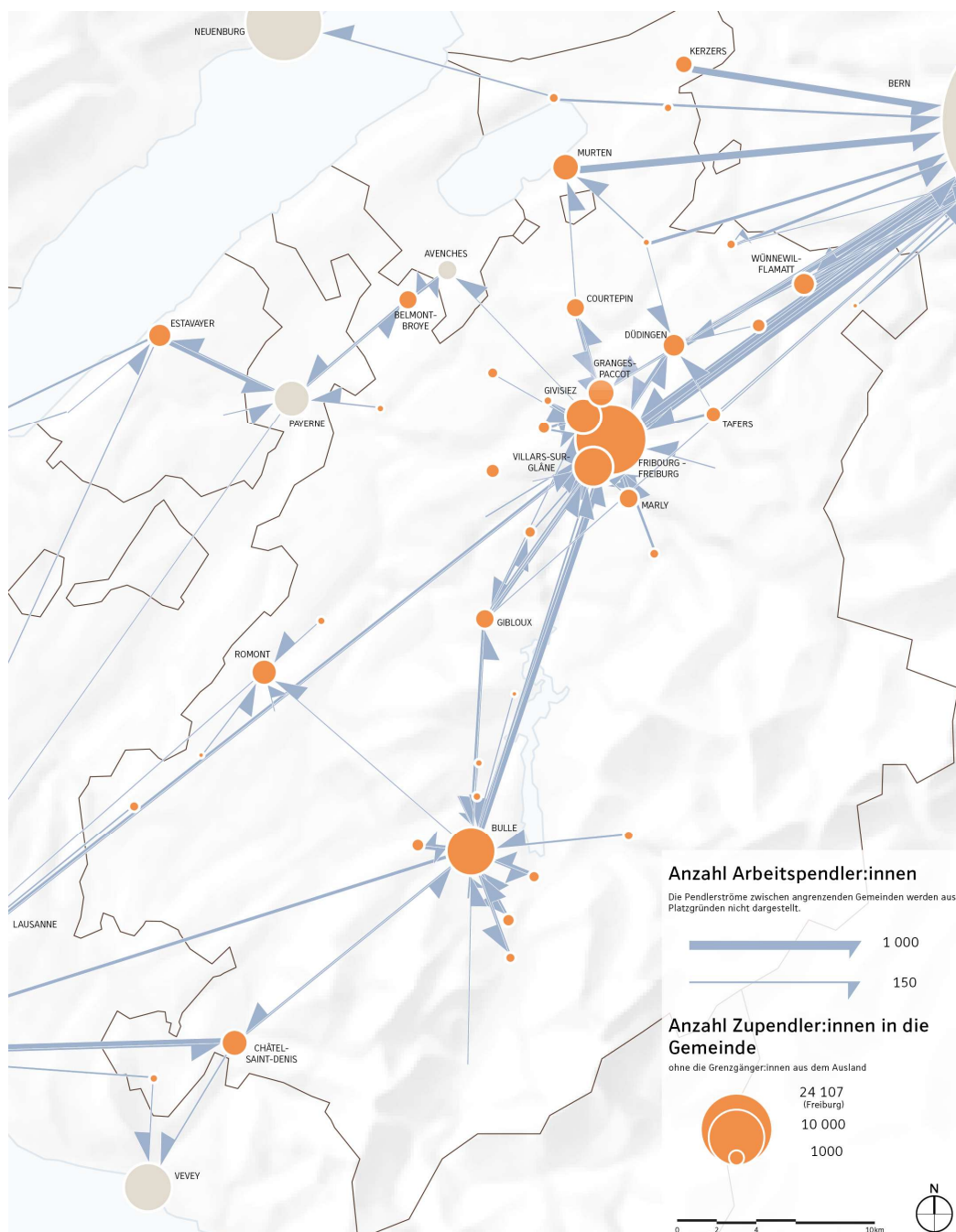


Abbildung 5: Wichtigste Pendlerströme zwischen Gemeinden, 2020. Pendlerströme zwischen unmittelbar benachbarten Gemeinden sind nicht eingezeichnet (Datenquelle: BFS – Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT, 2024).

¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr, ARE, 2017.

² Mikrozensus Mobilität und Verkehr, ARE, 2023.

Diese Mobilität stützt sich hauptsächlich auf das Auto: 2021 stellte der MIV 72 Prozent der im Kanton zurückgelegten Distanzen dar, gegenüber 66 Prozent auf gesamtschweizerischer Ebene. Auf den öffentlichen Verkehr entfielen 23 Prozent und auf die aktive Mobilität nur 4 Prozent (3 % zu Fuss, 1 % mit dem E-Bike und 0,6 % mit dem klassischen Velo).¹ Das Auto wird insbesondere für Einkaufs- und Freizeitwege bevorzugt. Es ist auch das wichtigste Verkehrsmittel für den Arbeitsweg: 2024 nutzten es rund 68 Prozent der Erwerbstätigen, während 20 Prozent den öffentlichen Verkehr und 11 Prozent den Langsamverkehr nutzten.²

Die Mobilitätspraxis hängt indessen vom Gebiet ab. In der Agglomeration Freiburg werden der ÖV und die aktive Mobilität dank guten ÖV-Anschlüssen und einer dichten Besiedlung stark genutzt. Die Agglomeration Bulle ihrerseits

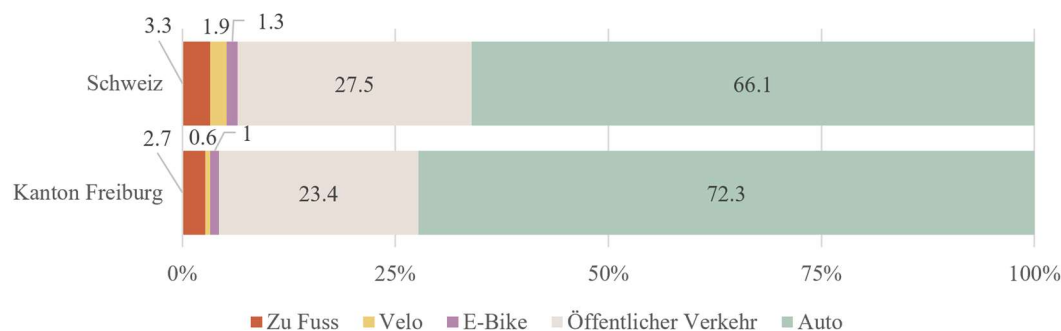


Abbildung 6: Modalsplit in der Schweiz und im Kanton Freiburg, nach den zurückgelegten Distanzen.
(Datenquelle: Nationales Personenverkehrsmodell: Aktualisierung 2023, ARE, 2026.).

weist eine stärkere Abhängigkeit vom Auto auf. Diese Unterschiede spiegeln sich auch in der Motorisierung der Haushalte: 18,2 Prozent der Haushalte der Agglomeration Freiburg haben kein Auto, was in der Agglomeration Bulle bei nur 7,2 Prozent der Fall ist.⁴

Über diese Momentaufnahme hinaus zeigt der Mikrozensus einen schrittweisen Wandel des Mobilitätsverhaltens im Kanton. Zwischen 2005 und 2015 zog der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark an und die Zahl der Personen mit einem ÖV-Abo stieg. Allerdings erlauben die Ergebnisse des Mikrozensus von 2021, die stark durch die Coronapandemie beeinflusst wurden, nicht, Schlussfolgerungen zu den grundlegenden Trends zu ziehen. Die seit 2022 beobachteten ÖV-Nutzungszahlen zeugen hingegen von einer erneut zunehmenden Nutzung.

Auch für kurze Distanzen tritt ein Verlagerungspotenzial zutage. Denn 40 Prozent der Wege, die im Kanton mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer, und in den Agglomerationen wird auch ein grosser Teil der Wege unter drei Kilometern mit dem MIV zurückgelegt.³

2.5 Mobilitätsnetze

Der Kanton Freiburg verfügt über ein multimodales Mobilitätssystem, das sich auf den öffentlichen Verkehr, das Strassennetz, den Langsamverkehr und die Verkehrsdrehscheiben stützt. Mit diesem Angebot kann das gesamte Kantonsgebiet erschlossen werden, wobei die städtischen Zentren, die Agglomerationen und die ländlicheren Räume unterschiedlich gut erschlossen sind.

Die Entwicklung der Mobilitätsnetze beschränkt sich indessen nicht auf die isoliert betrachteten Verkehrsträger. Die Durchgängigkeit der Wegeketten und die Qualität der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern spielen eine massgebende Rolle für die Attraktivität des Mobilitätssystems. Der Ausbau des Wegnetzes zur Verbindung der verschiedenen Gebiete ist ebenso wie die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben und Zubringerangeboten ein wichtiger Hebel, um die kombinierte Mobilität zu begünstigen und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu stärken.

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Netz ist ein wichtiger Pfeiler des Mobilitätsangebots des Kantons Freiburg. Es ist auf das Bahnnetz ausgerichtet, das sich insbesondere um die S-Bahn Fribourg | Freiburg gliedert, sowie auf das Regional- und Stadtbusnetz für die

¹ Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM): Aktualisierung 2023, ARE, 2026.

² Strukturerhebung, 2026 (Erhebungszeitraum: 2024)

Feinerschliessung. Der Ausbau des Bahnnetzes wird flankiert durch die Planung des Bundes und jener des strassengebundenen ÖV-Netzes durch den kantonalen Verkehrsplan, der derzeit in Erarbeitung ist.

Strassennetz

Das rund 700 km lange Kantonsstrassennetz ist ans nationale Autobahnnetz angebunden. Es verbindet die Regionalzentren und Gemeinden mit dem übergeordneten Netz. Es umfasst auch die Umfahrungsstrassen. Das Strassennetz spielt eine zentrale Rolle für die Alltagsmobilität, den Gütertransport und die Erschliessung der Gebiete, letzteres insbesondere für Orte, die durch den öffentlichen Verkehr weniger gut erschlossen werden.

Langsamverkehr

Der Staat baut die Fuss- und Veloverkehrsnetze schrittweise aus, um ihre Rolle für die Alltags- und Freizeitwege zu stärken. Mit den Gestaltungen soll die Durchgängigkeit, die Sicherheit und die Attraktivität der Strecken verbessert werden, um für kurze Strecken überzeugende Alternativen zum Auto zu bieten und die Intermodalität mit dem ÖV auszubauen.

Mit rund 1700 km Fusswegen, 730 km Velowegen und 350 km Mountainbiketrails verfügt der Kanton Freiburg über ein aussergewöhnlich dichtes Freizeitnetz. Dazu gehören nationale und regionale Schweiz-Mobil-Strecken ebenso wie Netze, die vom Freiburger Tourismusverband gefördert werden, wodurch ein attraktives Angebot für Freizeit- und Tourismusaktivitäten sichergestellt wird.

Verkehrsdrehscheiben

Der Staat führt die Planung und den Bau mehrerer Verkehrsdrehscheiben weiter, namentlich in Estavayer-le-Lac, Romont, Givisiez, Avry-Matran sowie an der zukünftigen Haltestelle Agy. Gleichzeitig beurteilt er sein kantonales P+R-Netz mit einer umfassenderen Strategie der Verkehrsdrehscheiben neu.

Parallel dazu ist der Kanton Freiburg einer der vier Pilotkantone des Programms «Shared Mobility Booster» (2024–2026) der Mobilitätsakademie des TCS. Dieses Programm begleitet die Gemeinden bei der Analyse ihres Bedarfs, der Identifikation des Entwicklungspotenzials und der Einführung von Shared-Mobility-Angeboten (Carsharing, Veloverleih, Mitfahrgelegenheiten, Fahrgemeinschaft usw.), um solche Lösungen besser ins Verkehrssystem zu integrieren.

Mit der gemeinsamen Entwicklung der Verkehrsdrehscheiben und der Shared Mobility soll nicht nur die Verkehrsverlagerung erleichtert, sondern auch die Erreichbarkeit der städtischen Zentren verbessert werden.

Gütertransport

Im Kanton Freiburg erfolgt der Gütertransport hauptsächlich auf dem Strassennetz, das den Grossteil der Warenströme zur Belieferung der Unternehmen, zur Konsumgüterverteilung und für die Industrie, die Landwirtschaft und die Lebensmittelverarbeitung sicherstellt. Die Lage des Kantons mitten im Schweizer Mittelland an der Schnittstelle grosser Strassen- und Bahnachsen ist ein wichtiger Trumpf für die regionale und nationale Logistik. Dank mehreren Standorten, die ans SBB-Netz angeschlossen sind, sowie Güterverkehrsanschlüssen für Industrieunternehmen und den saisonalen Verkehr ist der Eisenbahngüterverkehr weiterhin präsent.

Die Politik des Staats Freiburg zielt darauf ab, sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene ein leistungsfähiges Gütertransportnetz sicherzustellen, den kombinierten Verkehr zu fördern und bei der Ansiedlung von Betrieben mit hohem Güterverkehrsaufkommen auf ihre Nähe zu den grossen Verkehrsachsen und Bahninfrastrukturen zu achten.

Andere Freizeitnetze

Zusätzlich zu den Wanderweg- und Mountainbikenetzen verfügt der Staat Freiburg über ein vielfältiges Angebot an Infrastrukturen für die Freizeitmobilität.

Im Winter sind die Langlaufpisten ein weiteres strukturierendes Freizeitnetz. Die grössten Langlaufgebiete liegen im Jauntal (zwischen Charmey und Jaun), in Gibloux und in Les Paccots. Sie bieten mehrere Dutzend Kilometer präparierte Pisten für gelegentliche und fortgeschrittene Langläuferinnen und Langläufer.

Auf dem Murtensee, dem Neuenburgersee, dem Schifflensee und dem Greizersee werden verschiedene Wasseraktivitäten wie Freizeitschiffahrt, Kanu und Kayak, SUP und touristische Kursfahrten angeboten. Diese Infrastrukturen funktionieren mit Häfen, Anlegebrücken, Wasserungsstellen und erschlossenen Badestränden, welche die Erholungsmobilität begünstigen.

Instrumente

Der Staat plant die verschiedenen Netze mit mehreren in der Folge vorgestellten Instrumenten (nicht abschliessende Liste).

GELTENDE UND IN AUSARBEITUNG BEFINDLICHE KANTONALE PLANUNGSTRUMENTE	STAAT
Kantonaler Plan des öffentlichen Verkehrs (inkl. Vision Bahn 2050+)	Vision 2024 verabschiedet
Sachplan öffentlicher Verkehr auf der Strasse	In Ausarbeitung
Plan des Kantonsstrassennetzes	In Kraft (MobG – Anhang 1)
Aktionsplan Elektromobilität	In Ausarbeitung
Kantonaler Velowegnetzplan	2026 verabschiedet
Plan der offiziellen Freizeittroutennetze - Teil Mountainbike	öffentliche Auflage
Kantonaler Netzplan der offiziellen Freizeittrouten (Velotourismus)	In Ausarbeitung
Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität	2018 verabschiedet, Aktualisierung über den Sachplan Verkehrsdrehscheiben

2.6 Herausforderungen des Mobilitätssystems

Das Mobilitätssystem des Kantons Freiburg entwickelt sich in einem Kontext, der durch tiefgreifende demografische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Veränderungen und den Klimawandel geprägt wird. Diese Entwicklungen wirken sich auf die Mobilitätsbedürfnisse, die Nutzung der Infrastrukturen und die Verkehrsdienstleistungen sowie auf die Erwartungen der Bevölkerung und der Wirtschaftskreise aus.

Parallel dazu führen die Mobilitätsentscheidungen zu Effekten, die über den Verkehrsbereich hinausgehen und Teil einer breiteren Gebietsdynamik sind.

Mit der Ermittlung der zentralen Herausforderungen können die Trends und Fragestellungen aufgezeigt werden, welche die Entwicklung des Freiburger Mobilitätssystems mittel- und langfristig beeinflussen können. In der Folge werden die Handlungsfelder vorgestellt, die ausgehend von der Bestandsaufnahme und den in den bestehenden Gesetzesgrundlagen und kantonalen Strategien festgelegten Ausrichtungen definiert wurden. Sie entsprechen den zentralen Herausforderungen, die mit der kantonalen Mobilitätsstrategie beantwortet werden sollen. Sie sind eng miteinander verbunden und erfordern einen mit den betroffenen Politikfeldern koordinierten Ansatz.



2.6.1 Querschnittsthemen

Einige der Handlungsfelder liegen an der Schnittstelle der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Dimensionen und erfordern einen bereichsübergreifenden Ansatz.

Besiedlung und Verdichtung

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfolgt in einem Kontext, in dem die Bodenressourcen beschränkt sind und in dem die Erhaltung der Landwirtschafts- und Naturflächen ein zentrales Ziel der Raumplanung ist. Gemäss den Stossrichtungen des Bundes, die eine Siedlungsentwicklung nach innen anstreben, werden die Bevölkerung, die Arbeitsstellen und die Dienstleistungen weiter in urbanen Zentren und gut erschlossenen Gebieten konzentriert. Dieser Trend ermöglicht die Entwicklung von nachhaltigeren Mobilitätsformen. Die Herausforderung besteht darin, die räumliche Entwicklung und das Mobilitätssystem zu koordinieren, um die Verdichtung zu begleiten und das hochwertige Lebensumfeld und die Bodenressourcen zu erhalten.

Entwicklung der Arbeitsformen

Die Arbeitsweisen verändern sich gerade stark, namentlich infolge der Digitalisierung, der Teilzeitarbeit und der Telearbeit, deren Verbreitung durch die Coronapandemie beschleunigt wurde. Diese Entwicklungen verändern die Mobilitätsrhythmen und Wegezwecke. Ein Teil des Pendlerverkehrs geht zurück, während gleichzeitig mehr nichtberufliche Wege in der Nähe des Wohnorts zurückgelegt werden. Diese Elemente sind bei der Planung und für das Angebot der Mobilität zu berücksichtigen.

Digitalisierung

Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten für eine bessere Planung, Bewirtschaftung und Verwaltung des Mobilitätssystems. Die Fortschritte in Bezug auf die Daten, digitalen Tools und Informationssysteme ermöglichen die Optimierung des Infrastrukturmanagements, eine verstärkte Koordination der verschiedenen Stakeholder und die bessere Information der Nutzenden.

Für den Staat besteht die Herausforderung darin, diese Entwicklungen in seine Kompetenzbereiche zu integrieren, namentlich in die Planung, das Netzmanagement, die Koordination der Stakeholder und die Datengovernance. Es gilt weiter, die Entwicklung von digitalen Lösungen zu unterstützen, die den Zielen der kantonalen Mobilitätspolitik entsprechen, und dabei dafür zu sorgen, dass diese Dienstleistungen der gesamten Bevölkerung zugänglich bleiben.

2.6.2 Gesellschaftliche Aspekte

Bevölkerungswachstum

Das Wachstum der Freiburger Bevölkerung verursacht eine Zunahme der Personen- und Güterströme und übt mehr Druck auf die bestehenden Verkehrsnetze und Infrastrukturen aus. Die Herausforderung besteht darin, diese Entwicklung zu begleiten, indem eine gute Zugänglichkeit bewahrt wird und geeignete Infrastrukturen geplant werden, wobei die negativen Auswirkungen (Stau, Bodenversiegelung, Verunreinigungen usw.) begrenzt werden.

Alterung der Bevölkerung

Die demografische Alterung erhöht die Anforderungen an die Barrierefreiheit und den Komfort der Infrastrukturen, um die Autonomie der älteren Personen und in einem weiteren Sinn der gesamten Bevölkerung zu begünstigen. Mit dem Alter verändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse: Immer mehr Wege werden in der Freizeit und für Einkäufe zurückgelegt, während der Pendlerverkehr relativ an Bedeutung verliert.

Erreichbarkeit des Gebiets

Die Erreichbarkeit der Arbeit, der Ausbildung, der Läden, der öffentlichen Einrichtungen, der Dienstleistungen – namentlich im Gesundheitsbereich – sowie der Freizeitaktivitäten ist ein massgebender Faktor für den räumlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Sie stellt sich im Kantonsgebiet differenziert dar, abhängig von den Merkmalen der urbanen Zentren, der Agglomerationen und der ländlichen Gebiete sowie von den Möglichkeiten, welche die verschiedenen Verkehrsträger bieten. Die Herausforderung besteht deshalb in der Berücksichtigung differenzierter Erreichbarkeitsbedürfnisse, die sowohl von der räumlichen Ausgangslage als auch vom Alter, der sozialen Situation und den jeweiligen Bedürfnissen der Personen abhängen.

Diversifizierung der Bedürfnisse und Nutzungen

Unter dem Einfluss der sich ändernden Lebensformen, Familienstrukturen, Arbeitsrhythmen und digitalen Nutzung tendiert die Mobilitätspraxis zu einer Diversifizierung. Die zurückgelegten Wege sind immer öfter Teil von komplexen Mobilitätsketten, die an einem Tag mehrere Zwecke kombinieren. Diese Entwicklung schlägt sich in einer vielfältigeren Mobilitätsnachfrage nieder, die manchmal weniger vorhersehbar ist als in der Vergangenheit. Die Herausforderung besteht darin, über ein ausreichend flexibles Mobilitätssystem zu verfügen, um vielfältigeren und weniger gut planbaren Bedürfnissen zu entsprechen.

Gesundheit und Bewegung

Der zunehmende Bewegungsmangel der Bevölkerung ist ein Handlungsfeld der öffentlichen Gesundheit mit Bezug zur Mobilität. In diesem Zusammenhang kommt der Schaffung von günstigen Bedingungen für die tägliche Bewegung beim Zurücklegen der Alltagswege besondere Bedeutung zu.

Freizeitmobilität

Die Freizeit ist der wichtigste Verkehrszweck. Er zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt der Zielorte, Zeiten und Verkehrsträger aus. Die Herausforderung besteht darin, Lösungen anzubieten, die eine Verkehrsverlagerung hin zu emissionsarmen Verkehrsmitteln ermöglichen, und das Mobilitätssystem an diese zeitlich und räumlich diffusere Nachfrage anzupassen, die insbesondere ausserhalb der traditionell stark frequentierten Zeiten und Orte erfolgt.

2.6.3 Wirtschaftliche Aspekte

Wirtschaftliche und touristische Entwicklungen

Die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Kantons hängt eng mit der Erreichbarkeit durch Personen und Güter zusammen. Die Arbeitszonen hängen ebenso wie die Tourismusdestinationen stark von effizienten Verbindungen zu ihrem Einzugsgebiet für Kundschaft, Arbeitskräfte und Lieferanten ab. Umgekehrt erzeugen das Wirtschaftswachstum und die touristische Attraktivität eine steigende Nachfrage im Personen- und Güterverkehr. Erfolgen diese Entwicklungen in Gebieten, die nicht ausreichend mit den verschiedenen Verkehrsträgern (ÖV, Langsamverkehr) erschlossen sind, können sie die Abhängigkeit vom MIV verstärken und den Druck auf die bestehenden Netze erhöhen. Das Zusammenspiel zwischen räumlicher Entwicklung und Mobilitätsangebot bildet somit ebenso wie die Erhaltung einer den Bedürfnissen und Merkmalen der verschiedenen Orte angepassten Erreichbarkeit eine zentrale Herausforderung.

Mobilitätskosten

Für die Entwicklung, die Bewirtschaftung und den Unterhalt des Mobilitätssystems mobilisieren die öffentlichen Körperschaften bedeutende finanzielle Mittel. Parallel dazu tragen die Investitionen in die Mobilitätsinfrastrukturen sowohl durch die Arbeitstätigkeit, die sie verursachen, als auch durch die bessere Erreichbarkeit des Gebiets zur kantonalen Wirtschaftsdynamik bei. In einem Umfeld der steigenden Nachfrage und der begrenzten Ressourcen besteht die Herausforderung darin, die verfügbaren Mittel effizient zu nutzen und Massnahmen und Investitionen zu bevorzugen, die dem Gemeinwesen den grössten Nutzen bringen und dabei den reibungslosen Betrieb und die Langlebigkeit des Mobilitätssystems gewährleisten.

2.6.4 Umwelt- und Klimaaspekte

Anpassung an den Klimawandel

Durch den Klimawandel sind die Mobilitätsinfrastrukturen häufiger hohen Temperaturen, starken Niederschlägen und Naturgefahren ausgesetzt. Die Herausforderung besteht darin, die Resilienz des Mobilitätssystems zu stärken und die Auswirkungen des Klimawandels in die Planung, den Bau und den Betrieb der Infrastrukturen zu integrieren.

Treibhausgasemissionen und Dekarbonisierung

Der Verkehrsbereich ist weiterhin eine der grössten Emissionsquellen von Treibhausgasen. Die Herausforderung besteht darin, diese Emissionen dauerhaft zu senken, um die kantonalen und nationalen Klimaziele für den Verkehr zu erreichen.

Flächenbewirtschaftung

Die Mobilitätsinfrastrukturen nehmen einen grossen Teil des Gebiets in Anspruch. Sie tragen zur Versiegelung der Böden, zum Flächenverbrauch (Natur- und Landwirtschaftsflächen) und zur Zerschneidung der Lebensräume (Flora und Fauna) bei. Die Verkehrsnetze wirken sich zudem direkt auf die Biodiversität aus. Eine haushälterische Bodennutzung und der Schutz der Ressourcen und natürlichen Lebensräume sind zentrale Herausforderungen.

Umweltbelastungen und Immissionen

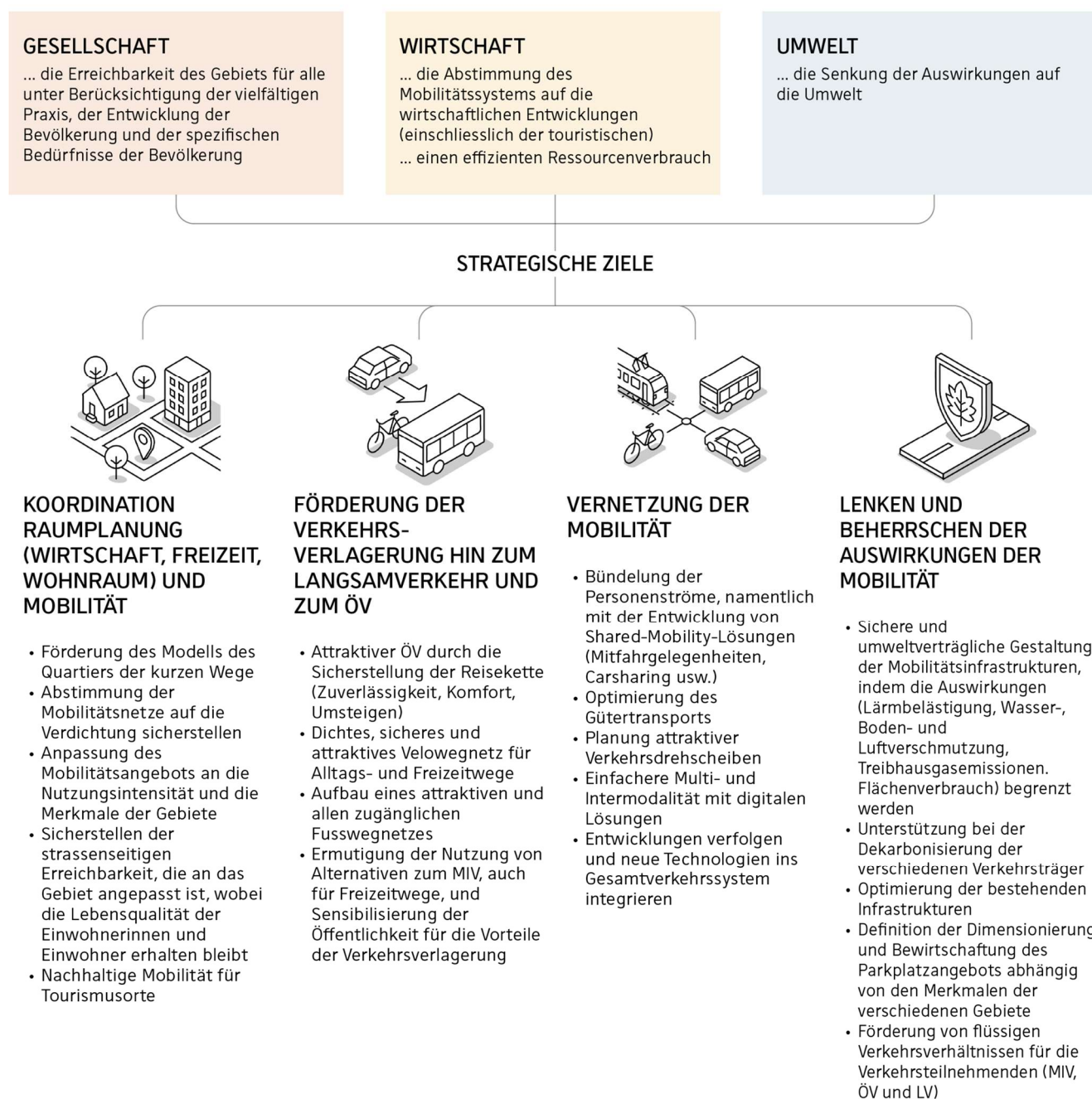
Über ihre Rolle im Klimawandel hinaus wirkt die Mobilität in vielfältiger Weise auf Umwelt und Lebensumfeld ein. Die Luftschadstoffe und Lärmbelastungen im Zusammenhang mit dem Verkehr wirken sich wie die Lichtverschmutzung auf die Gesundheit der Bevölkerung, die Lebensqualität, die Biodiversität und die natürlichen Lebensräume aus, insbesondere in städtischen Gebieten und entlang der grossen Verkehrsachsen. Die Herausforderung besteht darin, diese Auswirkungen zu begrenzen und ein leistungsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem zu entwickeln.

3 Strategie

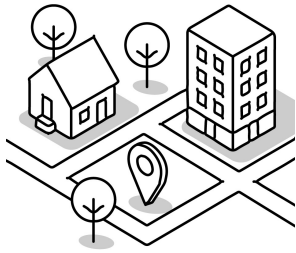
Die Bestandsaufnahme zeigt die tiefgreifenden demografischen, räumlichen, wirtschaftlichen, klimatischen und technologischen Veränderungen auf, die sich nachhaltig auf die Mobilitätsnachfrage im Kanton Freiburg auswirken. Angesichts dieser Herausforderungen legt diese Strategie die kantonale Mobilitätsvision bis 2050 sowie die Ziele und Grundsätze fest, um sie zu erreichen. Sie ist der Bezugsrahmen für das behördliche Handeln im Bereich der Mobilität und leitet die koordinierte Entwicklung aller Verkehrsträger an, um den aktuellen und künftigen Bedürfnissen der Bevölkerung, der Unternehmen und der Gebiete zu entsprechen.

3.1 Vision 2050 und strategische Ziele

2050 ZEICHNET SICH DAS MOBILITÄTSSYSTEM DES KANTONS FREIBURG AUS DURCH ...



3.1.1 Koordination Raumplanung (Wirtschaft, Freizeit und Wohnraum) und Mobilität



Förderung der Quartiere der kurzen Wege

Mit der Raumentwicklung sollen die Wohnorte der Arbeit, der Ausbildung, den Einkäufen und der Freizeit angenähert werden, um den Mobilitätsbedarf zu begrenzen. Durch die Begünstigung einer stärker durchmischten und kompakteren Siedlungsentwicklung, die zu einer Bündelung der öffentlichen Einrichtungen führt, will der Staat die Nahmobilität fördern und die Abhängigkeit vom MIV reduzieren.

Abstimmung der Mobilitätsnetze auf die Verdichtung

Die Verdichtung der urbanen Zentren und der gut erschlossenen Gebiete ist mit einer Anpassung der Mobilitätsinfrastrukturen und -dienstleistungen zu begleiten, wobei flächeneffiziente Verkehrsmittel bevorzugt werden. Die Dimensionen und die Entwicklung der Netze müssen auf die mit den Raumplanungsinstrumenten festgelegte Siedlungsentwicklung abgestimmt werden, um ihre Effizienz, ihre Kapazität und ihre Attraktivität langfristig sicherzustellen.

Anpassung des Mobilitätsangebots an die Nutzungsintensität und die Merkmale der Gebiete

Die Mobilitätsbedürfnisse hängen von der Raumtypologie ab – sprich davon, ob es sich um städtisches Gebiet inner- oder ausserhalb der Agglomerationen, um städtisches Gebiet ausserhalb der Zentren oder um besiedelte Sektoren aller anderen Arten von Räumen (Tourismusdestinationen und ländliche Gebiete) handelt. Bei der Entwicklung des Mobilitätsangebots sind diese Besonderheiten und die Mobilitätsbedürfnisse – wie die Bevölkerungsdichte, die Raumstruktur, die Topographie und die Organisation der Tätigkeiten – zu berücksichtigen, ebenso wie die konkret möglichen Alternativen zum eigenen Auto, um Lösungen anzubieten, die den lokalen Gegebenheiten entsprechen.

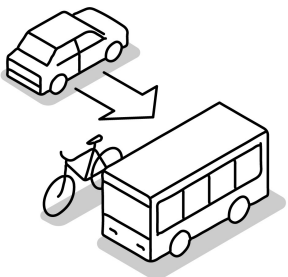
Sicherstellen der strassenseitigen Erreichbarkeit, die dem Bedarf der Gebiete entspricht, wobei die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner erhalten bleibt

Die strassenseitige Erreichbarkeit wird im ganzen Kanton bedarfsgerecht und den Besonderheiten der verschiedenen Gebiete entsprechend erhalten, wozu ihre Dichte gehört und wobei die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Wohnorte begrenzt werden. Es gilt, den Mobilitätsbedarf mit der Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner in Einklang zu bringen.

Nachhaltige Mobilität für Tourismusorte

Die Tourismusentwicklung muss auf leistungsstarken und nachhaltigen Mobilitätslösungen beruhen, mit denen die Attraktivität der Destinationen erhalten und die verkehrsbedingten Belastungen begrenzt werden können. Die Tourismusdestinationen befinden sich oft in sensiblen und geschützten Umgebungen, deren landschaftliche und ökologische Qualität ein wichtiger zu erhaltender Standortvorteil ist. Daher ist die Erreichbarkeit der wichtigen Tourismusstandorte zu verbessern, wobei attraktive Alternativen zum MIV bevorzugt werden.

3.1.2 Förderung der Verkehrsverlagerung hin zum Langsamverkehr und zum ÖV



Attraktiver ÖV durch die Sicherstellung der Reisekette (Zuverlässigkeit, Komfort, Umsteigen)

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beruht auf einem leistungsfähigen, zuverlässigen und auf die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmten Angebot. Die Erschliessungsqualität, der Takt, die Fahrzeit und der Komfort tragen zu seiner Konkurrenzfähigkeit bei und begünstigen seine Nutzung.

Ein dichtes, sicheres und attraktives Velowegnetz für Alltags- und Freizeitwege

Das Velo weist grosses Potenzial für das Zurücklegen kurzer und mittlerer Distanzen (bis rund 7 km) auf. Die Verbreitung des E-Bikes erweitert dieses Potenzial zusätzlich, da es längere Distanzen und Strecken mit Steigung in hügeligen oder voralpinen Gebieten zugänglich macht. Der Staat wird das durchgängige, klar erkennbare und sichere

Netz mit direkten und schnellen Routen weiter ausbauen. Dies entspricht den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzenden und begünstigt die tägliche Nutzung des Velos im gesamten Gebiet.

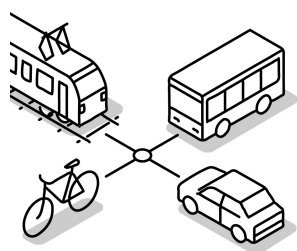
Aufbau eines attraktiven und allen zugänglichen Fusswegnetzes

Das Zufussgehen ist die universellste Fortbewegungsart. Als zentrales Glied des Mobilitätssystems erleichtert es einem grossen Teil der Bevölkerung den Zugang zu anderen Verkehrsträgern. Die Strategie strebt den Ausbau von sicheren, durchgängigen, komfortablen und allen zugänglichen Fusswegen an, wodurch die hochwertige Verbindung zwischen Quartieren, öffentlichen Einrichtungen, ÖV-Haltestellen, Gewerbezentren und anderen täglichen Hauptdestinationen gewährleistet wird.

Ermutung der Nutzung von Alternativen zum MIV, auch für Freizeitwege, und Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Vorteile der Verkehrsverlagerung

Neben der Entwicklung der Infrastrukturen und der Verbesserung des ÖV- und Langsamverkehrsangebots will der Staat die sich ändernden Mobilitätsgewohnheiten begleiten. Zu diesem Zweck werden Informations-, Sensibilisierungs- und Begleitmassnahmen umgesetzt, um die bestehenden Alternativen bekannter zu machen, Nutzungshindernisse abzubauen und so die Übernahme neuer Mobilitätsgewohnheiten zu begünstigen. Das Ziel besteht darin, die Abhängigkeit vom MIV schrittweise zu senken und die Inanspruchnahme des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs sowie von Shared-Mobility-Lösungen zu erleichtern.

3.1.3 Vernetzung der Mobilitätsformen



Bündelung der Personenströme, namentlich mit der Entwicklung von Shared-Mobility-Lösungen (Mitfahrgelegenheiten, Fahrgemeinschaft, Carsharing usw.)

Die Entwicklung von Shared-Mobility-Angeboten erhöht die Auslastung der Fahrzeuge und ergänzt die Alternativen zum ÖV. Die Strategie strebt ihre Einbindung ins Gesamtverkehrssystem als Ergänzung der anderen Verkehrsträger an.

Optimierung des Gütertransports

Mit der Organisation der Logistikströme soll die Versorgung der Unternehmen und der Bevölkerung gewährleistet und gleichzeitig die Belästigungen und Auswirkungen auf das Strassennetz begrenzt werden. Die Strategie zielt darauf ab, die verschiedenen Glieder und Verkehrsträger der Logistikkette besser aufeinander abzustimmen, indem nicht zuletzt die Kombination von Strasse und Schiene ausgebaut und koordinierte Warenverteilungslösungen (insbesondere in urbanen Gebieten) gefördert werden.

Planung attraktiver Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben sind wichtige Umsteigeorte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit ihrer Entwicklung soll ein einfaches, rasches und komfortables Umsteigen zwischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Shared-Mobility-Angeboten und, wenn es zweckdienlich ist, dem MIV ermöglicht werden. Sie werden als kantonal abgestimmtes Netz organisiert und vereinfachen die Kombination verschiedener Verkehrsträger. Sie sorgen für reibungslosere Wegeketten und tragen damit zur Verkehrsverlagerung und zur Attraktivität des Mobilitätssystems bei.

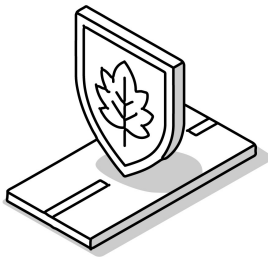
Einfachere Multi- und Intermodalität mit digitalen Lösungen

Digitale Tools können die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger erleichtern, indem sie unter anderem die Information, die Planung der Wege und die Durchgängigkeit der Wegeketten verbessern. Bei ihrer Entwicklung ist allerdings dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse von Personen berücksichtigt werden, die einen eingeschränkten Zugang zu digitalen Tools haben.

Entwicklungen verfolgen und neue Technologien ins Gesamtverkehrssystem integrieren

Technologische Innovationen wie selbstfahrende Fahrzeuge, die Elektromobilität oder neue Mobilitätsdienste werden die Art und Weise, wie wir unsere Wege zurücklegen, schrittweise verändern. Der Staat will diese Entwicklungen begleiten, indem er ihre stimmige Integration ins Mobilitätssystem sicherstellt.

3.1.4 Lenken und Beherrschen der Auswirkungen der Mobilitätsformen



Sichere und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilitätsinfrastrukturen, indem die Auswirkungen (Lärmbelästigung, Wasser-, Boden- und Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Flächenverbrauch) begrenzt werden

Bei der Entwicklung der Mobilitätsinfrastrukturen müssen Sicherheit, Lebensqualität und Umweltschutz unter einen Hut gebracht werden. Besondere Aufmerksamkeit wird der Verringerung der Lärmbelastung, der verschiedenen Formen der Umweltverschmutzung, der Versiegelung der Böden und den Auswirkungen auf die natürlichen Lebensräume gewidmet.

Die Infrastrukturen werden zudem so geplant und angepasst, dass ihre Resilienz in Anbetracht der Auswirkungen des Klimawandels gestärkt wird.

Unterstützung bei der Dekarbonisierung der verschiedenen Verkehrsträger

Um die Klimaziele zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen deutlich gesenkt werden. Dies bedingt sowohl eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens, einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität als auch einen schrittweisen Ersatz der Verbrennungsfahrzeuge durch emissionsarme Antriebe und setzt die Einrichtung geeigneter und gut im Gebiet verteilter Ladestationen voraus, um dem Bedarf der Nutzenden zu entsprechen und die Energiewende im Bereich der Mobilität zu begleiten.

Optimierung der bestehenden Infrastrukturen

Die Strategie gibt, wenn es sachdienlich ist, der Optimierung und effizienten Nutzung bestehender Infrastrukturen den Vorzug vor der Schaffung neuer Anlagen. Ihre Bewirtschaftung, ihr Betrieb und ihr Unterhalt sollen es ermöglichen, den Mobilitätsbedürfnissen besser zu entsprechen und die Kosten, den Ressourcenverbrauch und die Auswirkungen auf das Gebiet zu begrenzen.

Definition der Dimensionierung und der Bewirtschaftung des Parkplatzangebots abhängig von den Merkmalen der verschiedenen Gebiete

Das Parkplatzangebot ist ein wichtiger Hebel der Mobilitätspolitik. Seine Planung ist den Merkmalen der verschiedenen Gebiete anzupassen, um den Bedürfnissen der Bevölkerung, des Tourismus und der Wirtschaftstätigkeit zu entsprechen und die Verkehrsverlagerungsziele sowie eine haushälterische Nutzung des öffentlichen Raums zu fördern.

Förderung von flüssigen Verkehrsverhältnissen für die Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV und LV)

Mit diesem Ziel sollen möglichst durchgängige, planbare und verlässliche Wege sichergestellt werden, indem Stau, stockender Verkehr oder Netzunterbrüche der verschiedenen Verkehrsträger möglichst eingeschränkt werden. Es gilt, die gute Funktionsweise des Gesamtverkehrssystems zu fördern und dabei die jeweiligen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die Merkmale der Gebiete zu berücksichtigen.

3.2 Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsträger

Die strategischen Ziele äussern sich mit differenzierten Zielsetzungen für die verschiedenen Verkehrsträger und Gebiete. Untenstehende Abbildung zeigt die angestrebten Entwicklungstendenzen der Modalanteile bis 2050. Diese Zielsetzungen sind relativ ausgedrückt und beziffern keine konkreten Modalanteile.

Die angestrebten Entwicklungen berücksichtigen die jeweiligen Merkmale der Gebiete und das Potenzial der verschiedenen Verkehrsträger. Die dichter besiedelten Gebiete weisen gute Voraussetzungen für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität sowie für die Senkung des MIV-Anteils auf. In den weniger dicht besiedelten Gebieten, in denen die Alternativen zum MIV begrenzter sind, beruht die angestrebte Entwicklung auf einer gezielten Verbesserung der Alternativen und auf einer besseren Kombination der verschiedenen Verkehrsträger.

Mit diesem differenzierten Ansatz können im ganzen Kanton dieselben Ziele verfolgt und ihre Umsetzung an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden.

Die Zielsetzungen betreffen sowohl die Alltagswege als auch die Wege zu Freizeit- und Tourismusorten. Sie beziehen sich nicht auf die Ausübung von Freizeitaktivitäten als solche, wie etwa das Wandern und Mountainbiken.

						P+R	B+R
Städtisches Gebiet innerhalb eines Agglomerationsprogramms	↗	↗	↘	↗	↗	→	↗
Städtisches Gebiet innerhalb der Regionalzentren	↗	↗	↘	↗	↗	→	↗
Städtisches Gebiet ausserhalb der Zentren	↗	↗	↻	↗	↗	↗	↗
Städtische Sektoren aller anderen Arten von Räumen	→	↗	→	↗	→	↗	↗
Ausserhalb des Siedlungsgebiets	→	→	→	→	→	↗	→

Abbildung 7: Bis 2050 angestrebte Entwicklungen für die relative Entwicklung der Modalanteile der Verkehrsteilnehmenden des Gebiets (Bevölkerung und Beschäftigte), nach Gebietstyp. Die Pfeile zeigen die Richtung der angestrebten Entwicklung – steigend, stabil oder sinkend – an, keine zahlenmässige Veränderung. Die Spalten P+R und B+R zeigen die angestrebte Entwicklung bei der Nutzung der intermodalen Mobilitätsketten Auto + ÖV und Velo + ÖV. Für städtische Gebiete ausserhalb eines Zentrums werden zwei Entwicklungen angegeben, um die Unterschiede der ÖV-Gütekategorie zu berücksichtigen.

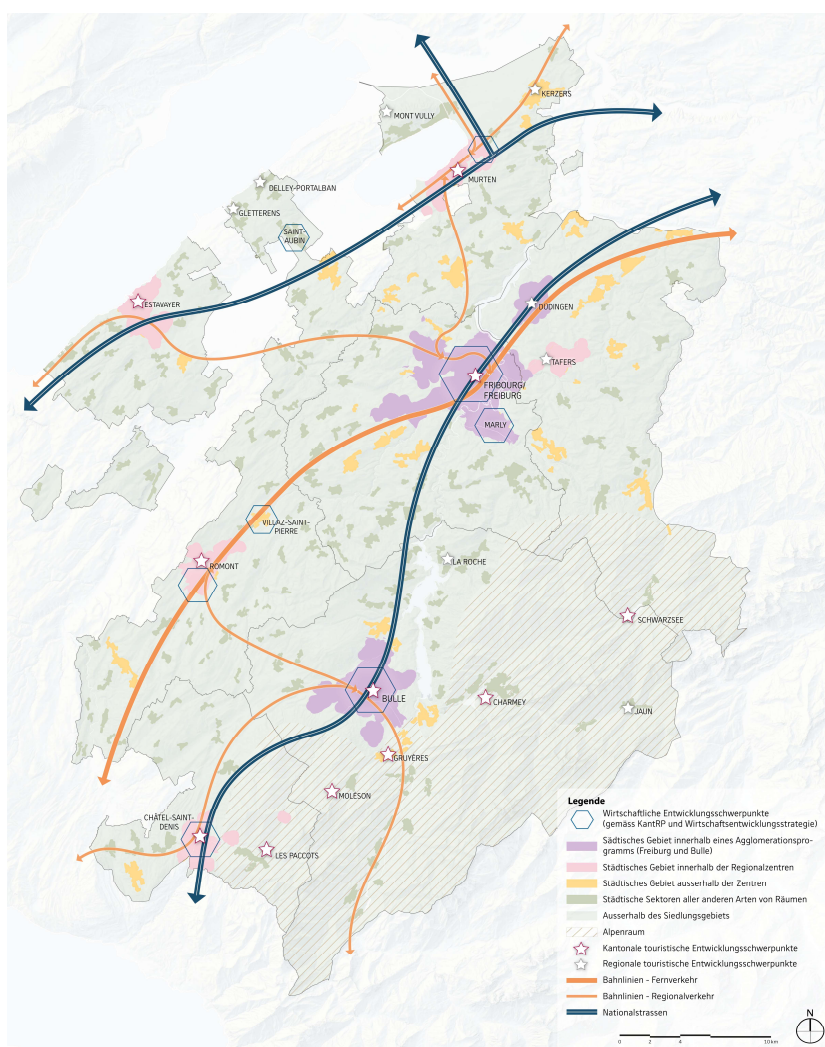


Abbildung 8: Raumstruktur des Kantons Freiburg, auf die sich die angestrebten Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile bezieht (vgl. Abbildung 1).

4 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder übertragen die Vision und die Ziele der Mobilitätsstrategie in operative Stossrichtungen. Sie definieren für jeden der zentralen Mobilitätsbereiche die Handlungsgrundsätze sowie die wichtigsten Planungsinstrumente für ihre Umsetzung. Gemeinsam bilden sie den Bezugsrahmen zur Ausrichtung des behördlichen Handelns und zur Sicherstellung eines koordinierten Vorgehens mit den Gemeinden, Regionen und übrigen Stakeholdern.

4.1 Raumplanung

Grundsätze

Koordination der Raumplanung mit der Mobilität, insbesondere:

- Berücksichtigung der strategischen Mobilitätsziele in den Raumplanungsverfahren gemäss kantonalem Richtplan, vorweg:
 - Siedlungsentwicklung in erster Linie innerhalb des Siedlungsgebiets durch eine Verdichtung von hoher Qualität mit Förderung der Verlagerung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs;*
 - sinnvolle Standortwahl für die grossen Verkehrserzeuger, um unerwünschte Auswirkungen auf Umwelt und Mobilität zu vermeiden und die Investitionen im Infrastrukturbereich zu optimieren;*
 - Bündelung der Tourismus- und Freizeitanlagen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Mobilität.*
- Anpassung des Mobilitätsangebots ans Gebiet:
 - Anpassung des Mobilitätsangebots an die angestrebte Entwicklung der Modalanteile in den verschiedenen Raumkategorien und ans Mobilitätspotenzial (Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum) unter Berücksichtigung der Merkmale der Orte;
 - Sicherstellung der multimodalen Anbindung der Tourismus- und Freizeiteinrichtungen ans nationale Netz, namentlich einer guten Erschliessung mit dem ÖV in Richtung des Kantonszentrums, eines Regionalzentrums oder eines städtischen Zentrums eines Nachbarkantons, auch wenn das Angebot aufgrund der Jahreszeit variieren kann;*
 - angemessene Erschliessung der grossen Verkehrserzeuger durch den Langsamverkehr.*
- Förderung der Quartiere der kurzen Wege und der funktionalen Durchmischung bei urbanen Gestaltungsprojekten.
- Planung von Mobilitätslösungen der letzten Meile, wobei der Langsamverkehr bevorzugt wird.

Kantonale Planungsinstrumente der Raumplanung (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Kantonaler Richtplan (2019): strategischer Teil, Themen und Projektblätter	BRPA	Laufend	Teilrevision der Themen und Projektblätter in Bearbeitung
Planungszonen (Art. 27 RPG)	BRPA		

Verbindliche regionale und kommunale Planungsinstrumente

	Steuerungsorgan	Stand der Umsetzung
Agglomerationsprogramme	Agglomerationsprogramme Freiburg, Mobul, Rivelac und Bern	Revision alle 4 Jahre
Regionale Richtpläne	Regionen	Unterschiedlich
Ortsplanung: Gemeinderichtpläne, Zonennutzungspläne (ZNP), Gemeindebaureglemente (GBR) und Detailbebauungspläne (DBP)	Gemeinden	Unterschiedlich

* Grundsätze aus dem KantRP, Blätter T103 «Verdichtung und Aufwertung», T106 «Grosse Verkehrserzeuger» und T108 «Touristische Entwicklungsschwerpunkte».

	Steuerungsorgan	Stand der Umsetzung
Planungszonen (Art. 27 RPG)	BRPA	

4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Grundsätze

- Sicherstellen und Bewirtschaften eines ÖV-Angebots, das den Nachhaltigkeitsfragen gerecht wird und das bestehende und geplante Nutzerpotenzial berücksichtigt (bestehende und geplante Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, Verlagerungspotenzial usw.).
- Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität mit dem ÖV für die Bevölkerung im gesamten Kantonsgebiet.*
- Erhöhung des Modalanteils des ÖVs in allen Regionen mit einem attraktiven, rationellen und hochwertigen Angebot.* Ausbau und/oder Verbesserung der ÖV-Erschliessung am Abend, in der Nacht und am Wochenende, hauptsächlich zwischen dem Kantonszentrum und den regionalen Zentren sowie zwischen dem Kantonszentrum und den regionalen Zentren der Nachbarkantone.
- Sicherstellung der Barrierefreiheit (Personen mit eingeschränkter Mobilität, Seniorinnen und Senioren, Kinderwagen usw.) des ÖVs unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit.
- Gezielter Ausbau (z. B. saisonal) des ÖV-Angebots der kantonalen (und regionalen) Tourismusorte gemäss den Stossrichtungen des kantonalen Verkehrsplans.
- Unterstützung des Kaufs von emissionsarmen Fahrzeugen oder Fahrzeugen ohne fossile Energie bei der Anschaffung von ÖV-Fahrzeugen; Planung der notwendigen Infrastrukturen für ihren Betrieb.
- Berücksichtigung des Transports von Velos im ÖV.
- Definition von quantitativen Zielen für den Teil der kantonalen Bevölkerung, der über eine gute ÖV-Anbindung verfügen soll.

Planungsinstrumente für den ÖV (nicht abschliessende Liste)

Instrumente	Zentrale Herausforderungen	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Vision Bahn 2050+	Eisenbahnnetz	RIMU		In Kraft
Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP)	Eisenbahnnetz	Bundesamt für Verkehr (BAV)		In Kraft
Themenblatt ÖV des KantRP		BRPA		Aktualisierung geplant
Sachplan öffentlicher Verkehr	Regionales ÖV-Angebot	MobA	2026	In Erarbeitung
Agglomerationsprogramme	Lokales ÖV-Angebot	Regionalverbände	Zyklisch	Unterschiedlich
OP – GemRP	Lokales ÖV-Angebot	Gemeinden	Zyklisch	Unterschiedlich

* Aus dem kantonalen Richtplan übernommene Grundsätze.

4.3 Fussverkehr

Grundsätze

- Bei den Planungsverfahren und ihrer Umsetzung durch die Gemeinden sicherstellen, dass folgende Bestandteile zur Förderung des Fussverkehrs im Alltag angemessen berücksichtigt werden:
 - Entwicklung von sicheren, durchgängigen und attraktiven Fusswegnetzen für Alltagswege;
 - Koordination der Netze zwischen den Gemeinden, ihrer Anbindung an die wichtigsten Zentren, Einrichtungen und Verkehrserzeuger sowie Berücksichtigung der Aufenthaltsbedürfnisse;
 - Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der Kinder (namentlich für den Schulweg), der Seniorinnen und Senioren sowie der Personen mit eingeschränkter Mobilität;
 - Gestaltung von öffentlichen Räumen, welche die Lebensqualität und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden steigern und die notwendigen Anpassungen an den Klimawandel integrieren, namentlich die Bekämpfung der Hitzeinseln.
- Definition eines offiziellen Wanderwegnetzes zur Entspannung, das Naherholungsgebiete erschliesst und die wichtigsten Natur-, Landschafts-, Kultur- und Tourismusorte verbindet.
- Sicherstellung der Durchgängigkeit der Wanderwege.
- Umsetzung eines Monitorings zur Entwicklung des Fussverkehrs.

Planungsinstrumente für den Fussverkehr (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Themenblatt Fusswege und Wanderwege des KantRP	BRPA		Aktualisierung geplant
Netzplan der Wanderwege	MobA	2027–2032	Geplant
OP – GemRP	Gemeinden	Zyklisch	Unterschiedlich

4.4 Veloverkehr

Grundsätze

- Entwicklung eines sicheren, durchgängigen, attraktiven und schnellen Velowegnetzes für die Alltagsmobilität, das die Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentren verbindet und in den Nachbarkantonen weitergeführt wird.
- Beratung der Regionen und Gemeinden, die Velowegnetze für die Region, die Agglomeration und die Gemeinde erarbeiten, die mit dem kantonalen Velowegnetz zu koordinieren sind.
- Verbindung der verschiedenen Regionen und Kantonsteile sowie der touristischen Entwicklungsschwerpunkte mit Velorouten und Sicherstellen ihres Anschlusses an die Netze der Nachbarkantone.
- Aufbau eines attraktiven Mountainbikenetzes zur Lenkung der Praxis für ein harmonisches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie mit den anderen Nutzungsfunktionen des Raums wie der Land- und Waldwirtschaft und dem Naturschutz. Sicherstellung des Anschlusses des Mountainbikenetzes an die Netze der Nachbarkantone.
- Gewährleistung der Kohärenz und Ergänzung des Alltagsvelowegnetzes, des Freizeitvelonetzes und des Mountainbikenetzes durch eine koordinierte kantonale Planung.
- Stärkung der Intermodalität durch die Entwicklung von geeigneten, sicheren und attraktiven Veloparkplätzen an den wichtigsten Zielorten und ÖV-Drehscheiben.
- Integration der Bedürfnisse des Veloverkehrs in die Strassenbauprogramme und in die jährlichen Unterhaltskampagnen.
- Umsetzung eines Monitorings zur Entwicklung des Veloverkehrs.
- Unterstützung von Werbeaktionen zur Förderung des Veloverkehrs durch Sensibilisierungs- und Schulungsmassnahmen sowie durch die Unterstützung von Anreizmassnahmen.

Planungsinstrumente für den Veloverkehr (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Themenblatt Radwegnetz und Velowandern des KantRP	BRPA		Aktualisierung geplant
Kantonaler Velowegnetzplan	MobA	2026	In Kraft
Radwegbauprogramm	TBA	2027–2032	Geplant
Netzplan der offiziellen Freizeitrouten – Velotourismus	MobA	2027–2032	In Erarbeitung
Netzplan der offiziellen Freizeitrouten – Mountainbike	MobA	2026	öffentliche Auflage

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Grundsätze

- Gewährleisten einer Erreichbarkeit, welche die Bedürfnisse der Gebiete abdeckt.
- Definition und Hierarchisierung des kantonalen MIV-Netzes.
- Förderung der effizientesten Nutzungsformen der privaten Motorfahrzeuge wie Fahrgemeinschaften, Mitfahrgelegenheiten und Carsharing in den Planungen der Regionen und Agglomerationen.
- Vereinheitlichung der überkommunalen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in den Agglomerationen und in stark frequentierten Zentren.
- Umsetzung eines kohärenten Parkleitsystems, das zum Verkehrsmanagement und zur Reduzierung der Belästigungen in den Ortschaften beiträgt.

Kantonale Planungsinstrumente für den MIV (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Blatt Motorisierter Individualverkehr des KantRP	BRPA		Aktualisierung geplant
Plan des Kantonsstrassennetzes	MobA		In Kraft
Aktionsplan Elektromobilität	MobA		In Erarbeitung
Agglomerationsprogramm	Regionalverbände	Zyklisch	Unterschiedlich

4.6 Strassennetz

Grundsätze

- Verwaltung und Gestaltung des Netzes für
 - die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden,
 - die Leistungsfähigkeit des ÖV-Netzes,
 - die Attraktivität der Langsamverkehrsnetze,
 - eine Erreichbarkeit, welche die Bedürfnisse der Gebiete abdeckt,
 - die vorrangige Lenkung der MIV-Fahrten auf die übergeordneten Ebenen und zu den Verkehrsdrehscheiben,
 - die Abstimmung des kommunalen Strassennetzes auf das kantonale und nationale Strassennetz
 - einen flüssigen Verkehr, insbesondere für den strassengebundenen ÖV und den Langsamverkehr.
- In erster Linie Optimierung, Betrieb und Gestaltung des Strassennetzes, um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken.
- Planung und Gestaltung des Strassenraums unter Berücksichtigung aller Mobilitätsbedürfnisse (ÖV, Fuss-, Veloverkehr, MIV, landwirtschaftlicher Verkehr usw.), der Nachhaltigkeitsfragen sowie der anderen angrenzenden Politikbereiche.
- Bestmögliche Vereinbarung der Interessen der Anwohnenden mit den Mobilitätsbedürfnissen und der Strassensicherheit im urbanen Raum sowie Berücksichtigung der denkmalpflegerischen, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte.
- Auf die Durchlässigkeit des Strassennetzes für die Fauna achten und die Anpassung an den Klimawandel in die Planung und Gestaltung des Strassennetzes integrieren.

Kantonale Planungsinstrumente für das Strassennetz (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Strategischer Teil des KantRP	BRPA		In Kraft
Blatt Motorisierter Individualverkehr des KantRP	BRPA		Aktualisierung geplant
Programm für den Bau der Kantonsstrassen	TBA	Zyklisch	In Kraft
VALTRALOC	TBA	Eigener Zeitplan	In Erarbeitung
OP – GemRP	Gemeinden	Zyklisch	Unterschiedlich

4.7 Verkehrsdrehscheiben

Grundsätze

- Aufbau eines kohärenten Verkehrsdrehscheibennetzes, das die mit dem MIV zurückgelegten Strecken minimiert.
- Planung von P+R-Anlagen in Abstimmung mit den Parkplatzstrategien, den Richtplänen der Regionen, Agglomerationen und Gemeinden sowie mit den Zielen der nachhaltigen Mobilität.
- In erster Linie Ausbau des ÖV-Angebots und der Feinerschliessung der Gebiete vor der Schaffung neuer P+R-Anlagen.
- Förderung des Zusammenspiels von Velo und ÖV durch die koordinierte Entwicklung von B+R-Infrastrukturen (attraktive Veloparkplätze) und Zubringervelowegen.
- Förderung des Ausbaus der ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Veloverleihservice, Shared Mobility, Shuttlebusse usw.) und Einrichtungen, die den Alltagsbedürfnissen in der Nähe der Verkehrsdrehscheiben entsprechen.
- Kohärente Berücksichtigung aller Mobilitätsformen (Fuss-, Veloverkehr, ÖV, Shared Mobility, MIV) bei Planung und Betrieb der Drehscheiben.
- Entwicklung von attraktiven, barrierefreien, komfortablen, nachhaltigen (Hitzeinseln, Biodiversität usw.) und sicheren Verkehrsdrehscheiben für alle Verkehrsteilnehmenden.

Kantonale Planungsinstrumente für Verkehrsdrehscheiben (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Themenblatt Kombinierte Mobilität des KantRP	BRPA		Aktualisierung geplant
Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität	MobA	–	In Kraft
Sachplan Verkehrsdrehscheiben	MobA	2027–2032	Zu realisieren

4.8 Weitere Freizeitnetze

Grundsätze

- Unterhalt, Entwicklung und Vernetzung der kantonalen Freizeitinfrastrukturen und -routen, namentlich für Reitwege, Winterwandern und weitere Aktivitäten in der freien Natur, wobei auf ihre Qualität, ihre Sicherheit und ihre Attraktivität geachtet wird.
- Koordination der Entwicklung der Freizeitnetze mit den angrenzenden Kantonen und dem Tourismus, um die Durchgängigkeit, die Kohärenz und die Attraktivität der Routen und Angebote zu gewährleisten.
- Zugang zu den wichtigsten Freizeit-, Tourismus- und Naherholungsgebieten mit nachhaltigen Mobilitätsformen, die sich für das jeweilige Gebiet eignen.
- Sicherstellen einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung für stark frequentierte Tourismusgebiete, um die Besucherströme zu lenken und den Zugang mit dem ÖV und der aktiven Mobilität zu fördern.
- Förderung der Entwicklung von Anlagen und Infrastrukturen, die nachhaltige Freizeit- und Tourismusaktivitäten begünstigen, wobei die damit verbundenen Herausforderungen (Natur, Landwirtschaft usw.) berücksichtigt werden.
- Sensibilisierung für ein harmonisches Miteinander der verschiedenen Zielgruppen, welche die Freizeitnetze nutzen, sowie mit den anderen Nutzungsfunktionen des Raums wie der Land- und Forstwirtschaft und dem Naturschutz.
- Integration der Umweltschutz-, Landschafts- und Biodiversitätsfragen in die Planung, Gestaltung und Bewirtschaftung der Freizeitnetze.
- Verbesserung der Information, der Signalisation und der digitalen Tools, die den Zugang und die Nutzung der Freizeitnetze erleichtern.

Planungsinstrumente für den Freizeitverkehr (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für das Inkrafttreten	Stand der Umsetzung
Neues Themenblatt im KantRP	BRPA + MobA		Zu prüfende Möglichkeit
Netzplan der Reitwege	MobA	2027–2032	Zu realisieren
Netzplan der Winterfreizeitaktivitäten	MobA	2027–2032	Zu realisieren

4.9 Gütertransport

Grundsätze

- Sicherstellung der notwendigen Voraussetzungen zur effizienten Versorgung der Bevölkerung, des Handels und der Unternehmen.
- Förderung der Ansiedlung und des Zusammenlegens von gütertransportintensiven Tätigkeiten in Gebieten mit einer ausgezeichneten strassenseitigen Erreichbarkeit und mit Bahnanschlusspotenzial.
- Anstreben einer möglichst direkten Erreichbarkeit zwischen den grossen Achsen und den Standorten, die für die Aufnahme von Gütertransport ausgestattet sind und dies ohne Durchquerung von bewohnten Zonen.
- Förderung des Bahnanschlusses der Arbeitszonen, die grosse Güterverkehrserzeuger aufnehmen können.
- Optimierung der Logistik der letzten Meile durch die Förderung gebündelter Lieferungen, von City-Hubs und der Nutzung emissionsarmer Lieferlösungen.
- Reduzierung der durch den Gütertransport erzeugten Belästigungen in Wohngebieten, urbanen Zentren und stark frequentierten Gebieten, namentlich in Bezug auf Lärm, Sicherheit und Luftqualität.
- Integration der städtischen Logistik- und Gütertransportbedürfnisse in die kommunale und regionale Raumplanung.

Kantonale Planungsinstrumente für den Gütertransport (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für die Umsetzung	Stand der Umsetzung
Themenblatt Gütertransport des KantRP	BRPA		Aktualisierung zu prüfen
Sachplan Gütertransport	MobA	2027–2032	In Erarbeitung
Agglomerationsprogramm und OP	Regionalverband und Gemeinden	Zyklisch	Unterschiedlich

4.10 Technologische Entwicklung

Grundsätze

- Nutzung der Digitalisierung, der Technologien für intelligentes Mobilitätsmanagement sowie der Mobilitätsdaten für eine optimierte Nutzung der bestehenden Infrastrukturen, eine bessere Entscheidungsfindung und eine einfachere multimodale Mobilität.
- Vertiefung der Kenntnisse zum Mobilitätsverhalten anhand von Daten, Umfragen und Monitoringtools, die auf die kantonalen Bedürfnisse zugeschnitten sind.
- Test, Beurteilung und Unterstützung von Pilotprojekten, mit denen der Beitrag neuer Mobilitätslösungen an die kantonalen Ziele beurteilt werden kann (innovative Infrastrukturen, neue vertikale/horizontale Signalisation, Mobilität auf Abruf, Shared Mobility, selbstfahrende Fahrzeuge, Mikromobilität usw.).
- Sicherstellen des Monitorings der technologischen Entwicklungen, die das Mobilitätsverhalten, die Raumordnung und den künftigen Infrastrukturbedarf beeinflussen können.

Kantonale Planungsinstrumente für die technologische Entwicklung (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für die Umsetzung	Stand der Umsetzung
Technologiemonitoring	MobA	Laufende Aufgabe	Zu realisieren

4.11 Förderung der nachhaltigen Mobilität

Grundsätze

- Unterstützung und Umsetzung von Sensibilisierungs- und Kommunikationsmassnahmen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel, die förderlich für Gesundheit, Lebensqualität und ein verträgliches Nebeneinander der Raumnutzungen sind.
- Förderung des Zugangs zu den Mobilitätsangeboten und -technologien für die gesamte Bevölkerung, um soziale, generationelle und territoriale Gräben zu verhindern.
- Information und Sensibilisierung der Arbeitgeber, der Einrichtungen und der Verwaltungen für die geltenden gesetzlichen Bestimmungen, um die Umsetzung der Mobilitätspläne voranzutreiben.
- Unterstützung und Begleitung der Schulen und Gemeinden bei der Umsetzung von Sensibilisierungsmassnahmen für nachhaltige Mobilitätsformen, Strassensicherheit und Mobilitätsautonomie.
- Stärkung der Vorbildrolle der öffentlichen Hand im Bereich der nachhaltigen Mobilität.
- Anreize für die Verkehrsverlagerung durch Anpassung der fiskalischen, tariflichen und regulatorischen Instrumente.
- Unterstützung des Wechsels auf emissionsarme Fahrzeuge.

Kantonale Planungsinstrumente für die Förderung der nachhaltigen Mobilität (nicht abschliessende Liste)

	Steuerungsorgan	Zeitplan für die Umsetzung	Stand der Umsetzung
HR-Politik des Staats Freiburg	Amt für Personal und Organisation (POA)		Erarbeitet
Mobilitätsplan der Verwaltung	Staat und Gemeinde		In Erarbeitung
Kantonaler Klimaplan	Amt für Umwelt (AfU)		In Erarbeitung
Strategie Nachhaltige Entwicklung	Büro für Nachhaltigkeit (BfN)		In Erarbeitung

5 Monitoring

Das Monitoring der kantonalen Mobilitätsstrategie nimmt die Form eines Berichts an, den das Amt für Mobilität alle fünf Jahre zwischen Mitte und Ende der Legislatur erarbeitet. Damit können die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und die Zielerreichung beurteilt werden. Ausserdem können bei Bedarf die Stossrichtungen im Hinblick auf seine Aktualisierung anzupassen.

Der Bericht gliedert sich um zwei sich ergänzende Kapitel:

- allgemeine Entwicklung des Mobilitätssystems, um das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedingungen zu beobachten und ihre Entwicklung in Anbetracht der Ziele der Strategie zu beurteilen;
- Umsetzung der Teilstrategien, um das staatliche Handeln sowie die Entwicklung des Angebots, der Infrastrukturen und der Rahmenbedingungen in den verschiedenen Mobilitätsbereichen zu verfolgen.

Der Bericht stützt sich auf eine Reihe von gezielten Indikatoren, wobei bestehende und regelmässig nachgeführte Daten und Werkzeuge bevorzugt werden. Für einige Teilstrategien können spezifische Indikatoren berücksichtigt werden, um ihre Planung zu überwachen. Mit diesem Ansatz wird die Sicherstellung eines sachdienlichen und langfristigen Monitorings angestrebt. Gleichzeitig werden die für seine Umsetzung notwendigen Ressourcen eingeschränkt. Das erste Monitoring wird zudem ermöglichen, das Monitoringsystem zu konsolidieren und auf Grundlage der verfügbaren Daten einen Referenzstand für künftige Berichte zu erstellen.

Glossar

Aktive Mobilität: Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, die einzig durch menschliche Muskelkraft angetrieben werden.

B+R (Bike and Ride): Veloparkplätze in der Nähe einer ÖV-Haltestelle für die einfache kombinierte Nutzung von Velo und ÖV.

Carsharing: Organisiertes Teilen von privaten Fahrzeugen oder einer Fahrzeugflotte. Es wird zwischen Carsharingdiensten wie der Genossenschaft Mobility in der Schweiz und dem Carsharing von Privatpersonen unterschieden.

Dekarbonisierung: Reduktion des fossilen Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen, die durch den Menschen verursacht werden.

E-Bike: Velo mit Elektroantrieb, der eine Tretunterstützung bietet. Modelle mit einer Motorleistung unter 500 W und einer Tretunterstützung von 25 km/h gelten als leichte Motorfahrräder und sind rechtlich dem Velo gleichgestellt. E-Bikes mit einer Motorleistung bis 1000 W und einer Tretunterstützung bis 45 km/h gelten als Motorfahrräder und unterliegen anderen Vorschriften.

Fahrgemeinschaft bzw. Mitfahrgelegenheit: Gemeinsame Nutzung eines privaten Motorfahrzeugs durch mehrere Personen für einen ganzen Weg oder einen Teil davon, ohne Beizug einer professionellen FahrerIn oder eines professionellen Fahrers. Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften können beispielsweise über eine App oder spontan (Autostopp oder informelle Fahrgemeinschaft mit Bekannten) organisiert werden. Die Kosten werden normalerweise aufgeteilt, ohne dass ein wirtschaftlicher Nutzen gezogen wird.

Funktionale Durchmischung: Nebeneinander verschiedener Raumnutzungen (Wohnen, Läden, Büros, Freizeit und Dienstleistungen) in einem Gebiet, wie einem Quartier oder Gebäude. Gegenteil zur räumlichen Spezialisierung und strikten Zonenplanung.

Intermodalität: Nutzung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel für einen zurückgelegten Weg (Sonderfall der Multimodalität).

Langsamverkehr: Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, die mit oder ohne Elektroantrieb durch menschliche Muskelkraft angetrieben werden.

Mobilitätsangebot: Mobilitätslösung für die Verkehrsteilnehmenden.

Mobilitätssystem: Gesamtheit der Infrastrukturen, Netze, Dienstleistungen und Stakeholder.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Motorisiertes Verkehrsmittel für den individuellen Personen- oder Güterverkehr (z. B. Autos, Motorräder, Lastwagen).

Mountainbike: Speziell für die Nutzung auf Pfaden und unbefestigten Wegen gebautes Velo.

Multimodalität: Tägliche oder streckenweise (Intermodalität) Nutzung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel (Velo, Fussverkehr, ÖV, Auto usw.).

P+R (Park and Ride): Parkplatz in der Nähe eines Bahnhofs, auf dem die Autofahrenden ihr Fahrzeug abstellen können, um ihre Reise mit dem ÖV weiterzuführen.

Quartier der kurzen Wege: Städtebauliches Modell, bei dem die Bewohnerinnen und Bewohner ihre täglichen Bedürfnisse (Arbeit, Läden, Freizeit, Dienstleistungen und Gesundheit) in der Nähe ihres Wohnorts abdecken können, wobei sie diese Angebote einfach zu Fuss oder mit dem Velo erreichen.

Transport auf Abruf (on demand): Zwischen Taxi und Bus ist der Transport auf Abruf eine öffentliche Dienstleistung, die durch die – zeitliche oder räumliche – Bündelung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung funktioniert, wobei der Dienst vorgängig reserviert wird.

Urbane Logistik: Massnahmen und Projekte im Bereich des urbanen und regionalen Gütertransports für einen effizienteren und umweltfreundlicheren Transport.

Verkehrsdrehscheiben: Schnittpunkte verschiedener Verkehrsmittel für einen einfachen Wechsel des Verkehrsträgers.

Verkehrsverlagerung: Verlagerung eines Teils der Verkehrsströme von einem Verkehrsträger auf einen anderen, zum Beispiel von der Strasse auf die Schiene oder vom Auto auf den Bus.