

Agglomerationsprogramme: Welche Massnahmen zugunsten der Radfahrer und Fussgänger ?

Anfrage

Derzeit wird in Bern der «Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen» (der so genannte Infrastrukturfonds) diskutiert. Ein Teil davon betrifft die «Agglomerationsprogramme». Mit diesem Fonds sollen unter anderem Verkehrswege in den Agglomerationen finanziert werden. Bei einer Laufzeit von 20 Jahren stehen 6 Milliarden Franken als Bundesbeiträge und mindestens 6 Milliarden Franken als Kantons- und Gemeindebeiträge an Infrastrukturen für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Mit dieser finanziellen Unterstützung der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sollen die Verkehrsprobleme gesamthaft gelöst werden. Dazu wird auf eine zweckmässige Interaktion aller Verkehrsträger und aller Beteiligten sowie auf die Berücksichtigung der Konzepte für die Siedlungsentwicklung in Agglomerationen gesetzt. Verantwortlich für die Erstellung der Agglomerationsprogramme sind die Kantone und Gemeinden der Agglomeration. Sie organisieren sich zu diesem Zweck in einer bestehenden oder neu zu schaffenden Trägerschaft.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat darauf hingewiesen, dass die Agglomerationsprogramme auch Konzepte zur Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) enthalten müssten. Dies könne erreicht werden durch:

- Massnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fusswegnetzes, indem zum Beispiel der direkte Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbessert wird, die gefährlichen Stellen (insbesondere die Unfallschwerpunkte auf dem Strassennetz) erfasst und beseitigt werden, die Sicherheit und der Komfort für die Fussgänger und Radfahrer erhöht werden;
- neue Abschnitte, die in das Netz integriert werden und den Fussgängern und Radfahrern vorbehalten sind (solche Massnahmen sind vor allem dann gerechtfertigt, wenn die Zeitersparnis gross ist);
- Kommunikationsmassnahmen, mit denen erreicht wird, dass die Bevölkerung besser Bescheid weiss über die verschiedenen Möglichkeiten, sich auf dem Fahrrad bzw. zu Fuss – allenfalls in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr – fortzubewegen; fehlen die Daten, die für die Beschreibung der Fuss- und Radstrecken nötig sind, kann der Aufbau einer entsprechenden Datenbank (z. B. Erfassung der Schnittstellen) Abhilfe schaffen.

Neben diesen infrastrukturellen Massnahmen braucht es auch andere Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität. So müssen beispielsweise die finanziellen und personellen Ressourcen vorgesehen werden, die nötig sind, um den Langsamverkehr zu fördern, eine entsprechende Informationspolitik zu betreiben, Anreize zu schaffen, Veranstaltungen zu organisieren etc.

In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen an den Staatsrat:

- Mit welcher langfristigen Strategie will der Staatsrat den Langsamverkehr im Rahmen der Agglomerationsprogramme fördern? Welche messbaren Zielwerte hat er für die Verkehrsverlagerung definiert – namentlich im Bereich der Autofahrten von weniger als

10 km, die gemäss einer Studie des Bundes drei Viertel aller in der Agglomeration zurückgelegten Strecken ausmachen?

- Welche konkreten Massnahmen gedenkt der Staatsrat – namentlich in Verbindung mit den Agglomerationsprogrammen – im Bereich der Infrastrukturen für den Langsamverkehr zu treffen? Beispiele wären neue Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (neue Haltestellen, erweitertes Angebot auf bestehenden Linien), gedeckte Abstellplätze für Velos, erhöhter Schutz vor Vandalismus in und um den Bahnhöfen, Fusswege, Verbindung zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs usw. Welcher Anteil an den personellen und finanziellen Ressourcen, die insgesamt für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr eingesetzt werden, wird den oben genannten Massnahmen zugute kommen?
- Welche andern Massnahmen, die nicht direkt mit der Infrastruktur in Zusammenhang stehen, den Langsamverkehr aber fördern, gedenkt der Staatsrat zu treffen?
- Mit welchen Massnahmen will der Staatsrat der Bevölkerung die Vorteile des Langsamverkehrs näher bringen und deren Einstellung zum Langsamverkehr ändern?

20. März 2006

Antwort des Staatsrats

1. Allgemeines

1.1 Das Agglomerationsprogramm: ein neues Planungsinstrument auf Agglomerationsebene

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das mindestens die Koordination von Siedlungsentwicklung, Verkehr und Umwelt ermöglichen muss. Agglomerationen und Kantone, die Beiträge aus dem Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) erhalten wollen, müssen ein solches Dokument ausarbeiten. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) verlangt nämlich von den Agglomerationen, die in den Genuss einer solchen Bundessubvention kommen wollen, dass sie bis Ende 2007 ein Agglomerationsprogramm, das im kantonalen Richtplan seinen Niederschlag findet, vorweisen können. Dem ist anzufügen, dass die Einführung dieses neuen Planungsinstruments noch die Anpassung des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) erfordert.

Um auf die Subventionierung zurückzukommen: Das Poyaprojekt ist etwas anders gelagert, weil es in der Liste der dringenden Projekte geführt wird. Diese Liste wurde vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone erstellt und enthält 21 Projekte. Für diese Projekte wird es auch dann Bundesbeiträge geben, wenn noch kein Agglomerationsprogramm in Kraft ist. Andere Vorhaben – z. B. Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs – könnten in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden und so teilweise durch den Bund subventioniert werden. Dazu muss vor allem aufgezeigt werden, dass diese Vorhaben mit der Siedlungspolitik abgestimmt sind.

Im Bereich der Agglomerationsprogramme lässt der Bund den Kantonen die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten:

- a) Das Agglomerationsprogramm ist ein Element des kantonalen Richtplans. Das Programm wird vom betroffenen Kanton ausgearbeitet (Beispiele: Bern und Waadt).

- b) Das Agglomerationsprogramm wird als eigenständiges Instrument ausgearbeitet, das für Gemeinden und Kanton verbindlich ist. Die Aspekte, die den Bund und die Gemeinden ausserhalb der Agglomeration betreffen, werden im kantonalen Richtplan geregelt.

Der Staatsrat ist gegen den ersten Ansatz, und zwar aus folgenden Gründen:

- Der kantonale Richtplan ist ein Instrument für den ganzen Kanton. Das Agglomerationsprogramm ist auf einer anderen Ebene (Agglomeration) angesiedelt.
- Der kantonale Richtplan wird durch den Kanton erstellt. So käme der erste Ansatz für Kantone in Frage, in denen auch das Agglomerationsprogramm durch die Kantonsbehörden ausgearbeitet wird. Dies ist aber nicht der Fall im Kanton Freiburg.
- Der erste Ansatz ist in den Kantonen vorzuziehen, in denen – anders als bei uns (siehe Art. 28 ff. RPBG) – das kantonale Recht keine Planungsinstrumente auf regionaler Ebene vorsieht.

So spricht sich der Staatsrat für den zweiten Ansatz aus, da dieser eher dem Subsidiaritätsprinzip entspricht – und somit dem Prinzip, das in unserem Kanton im Bereich der Raumplanung weitestgehend angewandt wird. Das Agglomerationsprogramm ist als regionaler Richtplan zu verstehen. Das heisst, dass die Artikel 28 ff. des Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) und die Arbeitshilfe für die Regionalplanung anwendbar sind.

Da das Agglomerationsprogramm für den Kanton von entscheidender Bedeutung ist, beschloss der Staatsrat am 3. November 2003, in Absprache mit den Gemeinden, bei der Festlegung der Planung begleitend mitzuwirken. So umfasst die achtköpfige Technische Gruppe Agglomeration sechs Vertreter der kantonalen Verwaltung. Die Technische Gruppe ist mit dem operationellen Teil des Agglomerationsprogramms betraut. Sollte die Planung für die Agglomeration scheitern, müsste der Staatsrat die alleinige Verantwortung für die Leitung des Agglomerationsprogramms übernehmen, will der Kanton in den Genuss der Zahlungen aus dem Infrastrukturfonds kommen.

1.2 Stand der Arbeiten für die Agglomeration Freiburg

Die Überlegungen und Strategien zum Thema Agglomerationsverkehr sind hauptsächlich in zwei Dokumenten festgehalten: im regionalen Verkehrsplan (RVP) des Verkehrsverbunds der Agglomeration Freiburg (CUTAF) und im Agglomerationsprogramm Freiburg.

1.2.1 Regionaler Verkehrsplan des Verkehrsverbunds der Agglomeration Freiburg (CUTAF)

Gestützt auf das kantonale Verkehrsgesetz hat der CUTAF den bisher einzigen rechtsgültigen regionalen Verkehrsplan des Kantons Freiburg ausgearbeitet. In diesem Dokument ist die Gesamtstrategie für alle Verkehrsmittel definiert. Der Verkehrsplan wurde am 18. November 1998 vom CUTAF verabschiedet und am 5. Januar 1999 vom Staatsrat angenommen. Er ist für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindlich.

Folgende generelle Planungsgrundsätze wirken sich auf den Langsamverkehr aus:

- Änderung der Verkehrsaufteilung (Modalsplit) unter Berücksichtigung der Anliegen der Stadt und deren Benützer;
- Erhaltung einer gleichwertigen Mobilität unabhängig von der Art der Verkehrsmittel;
- Gezielte Attraktivitätsreduktion des motorisierten Individualverkehrs als agglomerationsinternes Verkehrsmittel;
- Aufwertung der alternativen Verkehrsmittel (Fussgänger, Zweiräder).

Der Langsamverkehr wird unter der Überschrift «Alternativer Individualverkehr» behandelt. Gemäss RVP soll der Nahverkehr so ausgestaltet sein, dass die Wege, die man zu Fuss oder per Rad zurücklegt, sicherer und attraktiver werden und so, dass die Verbindungen unter den verschiedenen Gemeinden garantiert sind. Unter den Punkten «Alternativer

Individualverkehr» und «Zusätzliche Massnahmen» nennt das RVP im Bereich des Langsamverkehrs nicht weniger als 20 Grundsätze:

1. Die alternativen Verkehrsmittel sind aufzuwerten.
2. Die Kontinuität der Hauptverbindungen unter den Gemeinden und mit den Siedlungsschwerpunkten soll gewährleistet werden. Gegebenenfalls sind fehlende Verbindungen mit Priorität zu ergänzen.
3. Das gesamte Fuss- und Velowegnetz soll beschildert sein.
4. Der Unterhalt der Netze, vor allem der Winterdienst, ist zu gewährleisten.
5. Auf Teilstrecken mit Mischnutzung (Fussgänger und Velofahrer) ist die Geometrie entsprechend anzupassen.
6. Die Komfort- und Sicherheitsbedingungen der Fussgängernetze sind zu verbessern und zu optimieren.
7. Eine gute Fussgängerdurchlässigkeit ist vor allem im städtischen Bereich zu gewährleisten sowie bei Verbindungen zwischen den Hauptpolen und dem ÖV-Netz (Bahnhöfe, Haltestellen).
8. Überbaute Gebiete oder Quartiere, welche in der Nähe von Fussgängerachsen liegen, sind direkt auf dieselben anzuschliessen; die notwendigen Durchgänge sind sicherzustellen.
9. Die Verbindungen des Hauptnetzes mit den Wanderwegen und den markierten Wanderwegen ist sicherzustellen.
10. Dort wo die Hauptfussverbindungen wichtige Hauptstrassen überqueren (vor allem die Haupteinfallachsen), sind die Sicherheitsbedingungen für Fussgänger zu optimieren.
11. Fusswegverbindungen, besonders wenn sie unabhängig geführt sind, sollen beleuchtet sein.
12. Das kantonale Zweiradnetz ist mit Radstrecken zu ergänzen, welche die Verbindungen mit den wichtigsten Einzugsgebieten und den Wohngebieten sicherstellen.
13. Die Verwirklichung der sich innerhalb der CUTAF befindlichen Teilstücke des kantonalen Zweiradnetzes ist mit den andern Zweiradnetzen zu koordinieren.
14. Bei den Berührungspunkten des lokalen Strassennetzes mit dem Hauptstrassennetz sind besonders verkehrliche Massnahmen vorzusehen, um die betriebliche Kontinuität des Zweiradnetzes unter bestmöglichen Sicherheitsbedingungen zu gewährleisten.
15. Die Verbindungen zwischen dem Agglomerationsnetz und den Radwanderwegen ist sicherzustellen.
16. Die Gestaltungsgrundsätze der kantonalen Zweiradplanung sind ebenfalls für das Agglomerationsnetz anwendbar.
17. Die notwendigen Veloabstellanlagen sind laufend, den Bedürfnissen entsprechend, zu erstellen.
18. Das Image der Benutzer von ÖV und alternativen Verkehrsmitteln soll aufgewertet werden.
19. Die Information der Betriebe und Geschäfte zuhanden der Kunden und Geschäftspartner betreffend Erreichbarkeit für sämtliche Verkehrsmittel soll gefördert werden.

20. Die Information der Benutzer, besonders der Automobilisten, soll dieselben für die Anliegen der übrigen Benutzer, der Stadt, der Umwelt, der Energiepolitik, usw. sensibilisieren. Sie sollen, vor der Realisierung oder Inbetriebnahme von Massnahmen, über Art, Zweck und erwartete Auswirkungen informiert werden.

Die Verbindung zwischen Planung (regionaler Verkehrsplan) und Umsetzung wird durch das generelle Projekt (GP) sichergestellt. Das GP wurde am 10. Februar 2003 vom Vorstand des CUTAF verabschiedet. Allerdings muss einschränkend gesagt werden, dass das GP zurzeit noch unvollständig ist und dass der Langsamverkehr nur bruchstückhaft behandelt wird. Das GP muss besonders in diesem Punkt überarbeitet werden. Der CUTAF ist sich dessen bewusst.

1.2.2 Agglomerationsprogramm Freiburg

An ihrer Sitzung vom 30. Oktober 2003 beschloss die konstituierende Versammlung einstimmig, ein Agglomerationsprogramm auszuarbeiten. Die Versammlung trägt die politische und finanzielle Verantwortung für dieses Projekt. Sie hat den CUTAF mit der Ausführung des technischen und operativen Projektteils beauftragt.

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms umfasst die zehn Gemeinden des provisorischen Agglomerationsperimeters sowie die Gemeinden Avry, Matran und St. Ursen. Die Erweiterung auf dreizehn Gemeinden wurde beschlossen weil diese drei Gemeinden dem CUTAF angehören – also dem im Bereich des Regionalverkehrs aktiven Gemeindeverbandes.

Die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgt in zwei Phasen: Zuerst wurde das Leitbild festgelegt. Darauf aufbauend wird nun in einer zweiten Phase das eigentliche Agglomerationsprogramm erstellt.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die Technische Gruppe Agglomeration vorgeschlagen hat, man solle untersuchen, ob der verbindliche Teil des RVP nicht in das Agglomerationsprogramm integriert werden könne; denn so gäbe es nur ein Planungsinstrument für die Agglomeration.

Am 19. Mai 2005 beschloss die konstituierende Versammlung, das Leitbild für das Agglomerationsprogramm Freiburg in die öffentliche Vernehmlassung zu geben. Die Gemeinderäte, die kantonalen Dienststellen und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wurden gebeten, sich zum Leitbild zu äussern. Die Vernehmlassung dauerte vom 13. Juni bis zum 31. Juli 2005.

Im Bereich des Langsamverkehrs schlägt das Leitbild Folgendes vor:

Velo und Fussgänger

Alle wichtigen Standorte der Agglomeration – Zentren, Bildungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, Erholungsgebiete – werden durch ein Netz an Veloverbindungen erschlossen. Dieses orientiert sich primär am Hauptstrassennetz. Komfort und Sicherheit des Fussgängerverkehrs im Quartier und im Dorf werden flächendeckend verbessert und so valable Alternativen zum kleinräumigen Autoverkehr geschaffen. Angesprochen ist damit auch die Attraktivität der öffentlichen Strassen und Wege.

In seiner Stellungnahme vom 15. Juli 2005 vertrat das ARE die Ansicht, dass mehr Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs vorgesehen werden müssten. In ihrem Bericht, in welchem die verschiedenen Stellungnahmen zusammengefasst werden, schreibt die Technische Gruppe Agglomeration, dass das Agglomerationsprogramm die strukturierenden Verbindungen, die für den Langsamverkehr aufgewertet werden müssen, identifizieren und die wichtigsten Massnahmen festlegen werde.

1.2.3 Die Rolle des Kantons

Wie bereits erwähnt (siehe Punkt 1.1) ist das Agglomerationsprogramm als regionaler Richtplan zu betrachten; entsprechend ist das im RPBG vorgesehene Verfahren anwendbar. Genehmigungsinstanz ist der Staatsrat. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird der Staatsrat prüfen, inwieweit das Agglomerationsprogramm den Kriterien entspricht, von denen das ARE die Bundessubventionen abhängig macht. Damit Freiburg in den Genuss des höchstmöglichen Beitragsatzes (50%) kommen kann, wird der Staat nämlich darauf achten müssen, dass das Agglomerationsprogramm den Anforderungen des Bundes entspricht.

Dem ist anzufügen, dass der Kanton auch die Grundsätze, die für den Bund bindend sind, in den kantonalen Richtplan integrieren müssen. Es ist vorgesehen, das Agglomerationsprogramm und die damit zusammenhängenden Änderungen des kantonalen Richtplans gleichzeitig in die öffentliche Vernehmlassung zu geben.

2. Kompetenzen des Kantons im Bereich des Langsamverkehrs

2.1.1 Inhalt des kantonalen Richtplans

Der Langsamverkehr wird im kantonalen Richtplan in zwei Themen behandelt: «Radwegnetz» und «Fusswege».

Im Bereich des Radwegnetzes wurde 1995 die kantonale Zweiradplanung erstellt. Dieses Dokument bezweckt die Schaffung eines kohärenten Radwegnetzes für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften (interkommunale Verbindungen). Für die Planung auf lokaler Ebene sind die Gemeinden zuständig. Das heisst, die Gemeinden sind verantwortlich für die Planung, die Gestaltung und den Unterhalt der kommunalen Radwege. Sie müssen in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und öffentlicher Anlagen Abstellplätze für die Zweiräder zur Verfügung stellen.

Zu den Fusswegen ist zu sagen, dass der Kanton keine Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) erlassen hat. Das Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) legt jedoch fest, dass die Fuss- und Wanderwege im Strassenrichtplan enthalten sein müssen. Und in den Artikeln 59 und 60 des kantonalen Gesetzes über den Tourismus vom 13. Oktober 2005 werden die Aufgaben in diesem Bereich angeführt, die dem Staat bzw. den Gemeinden obliegt.

2.1.2 Kantonaler Verkehrsplan

Das wichtigste Verkehrsplanungsinstrument auf kantonaler Ebene ist der kantonale Verkehrsplan. Der neue kantonale Verkehrsplan wurde am 28. März 2006 vom Staatsrat genehmigt. Darin werden die im kantonalen Richtplan definierten Kompetenzen der Gemeinden im Bereich des Langsamverkehrs bestätigt.

2.1.3 Strassengesetz (StrG)

Artikel 54a StrG beschreibt die Bedingungen für den Bau von Radwegen und -streifen:

«Art. 54a Radwege und Radstreifen

1 Das Projekt für den Bau, die Instandstellung und die Korrektur von Kantonalstrassen umfasst auch den Bau von Radwegen und Radstreifen, wenn diese einem von der kantonalen Planung anerkannten Bedürfnis entsprechen; ausgenommen sind jedoch die Strassenabschnitte, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder übermässig teuer wäre.

2 Der Bau von Radwegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, ist Sache der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich daran bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang einer Kantonalstrasse hätte bezahlt werden müssen.

3 Die Merkmale dieser Werke werden im Ausführungsreglement festgelegt.»

Das Gesetz stellt also keine Bedingungen im Bereich des Langsamverkehrs.

3. Stellung des Staatsrats

1. Frage: Strategie

Der Staatsrat hat keine langfristige Strategie für den Langsamverkehr ausgearbeitet, sind doch vor allem die Gemeinden dafür verantwortlich. Immerhin wird mit dem kantonalen Verkehrsplan, den der Staatsrat am 28. März 2006 genehmigt hat, das Ziel eingeführt, kantonsweit den Modalsplit von 2000 zu erreichen.

Im StrG sind die Gemeindekompetenzen festgelegt:

«Art. 22 Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden

1 Es ist ein zweckmässiger Anschluss an das Strassennetz der Nachbargemeinden anzustreben.

2 Erfordert der Bau oder Ausbau einer Verbindungsstrasse die Zusammenarbeit der Nachbargemeinden, so ist ein Plan der Strasse im gemeinsamen Einvernehmen auszuarbeiten.

Art. 24 Trottoirs und andere Schutzanlagen

1 Trottoirs, Radwege, Radstreifen und andere Anlagen zum Schutze der Bevölkerung wie Unter- und Überführungen, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und anderer fahrplanmässiger Betriebe, sind zu bauen, wenn die Verkehrsdichte oder die Erfordernisse der Sicherheit dies verlangen. Die Bestimmungen von Artikel 21a sind vorbehalten.»

Die Agglomeration Freiburg und der CUTAF wollen aber in diesem Bereich handeln. Dies zeigt sich im Leitkonzept für das Agglomerationsprogramm Freiburg und im Regionalen Verkehrsplan des CUTAF. Der Kanton hat ein grosses Interesse, dass er in den Genuss von Bundesbeiträgen aus dem Infrastrukturfonds kommt. Dies kann er aber nur, wenn er – wie vom Bund verlangt – den Langsamverkehr im Rahmen vom Agglomerationsprogramm behandelt. So wird der Staatsrat im Rahmen des Verfahrens für die Genehmigung des Agglomerationsprogramms darauf achten, dass dieses Thema auch tatsächlich darin Eingang findet.

Fragen 2, 3 und 4: Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen?

Wie schon gesagt, sind dem kantonalen Richtplan gemäss die Gemeinden für den Langsamverkehr zuständig.

Die Freiburger Regierung hat am 20. Mai 2003 positiv zum Bundesentwurf des Leitbildes Langsamverkehr Stellung genommen – mit der Einschränkung, dass das Leitbild einzig für die Bundesstellen verbindlich sein dürfe. In seiner Stellungnahme erinnerte der Staatsrat des Weiteren daran, dass in erster Linie die Gemeinden für den Langsamverkehr zuständig seien.

Der Staatsrat befürwortet die Ausarbeitung einer Politik im Bereich des Langsamverkehrs. Dieses Thema könnte in das Legislaturprogramm 2007–2011 aufgenommen werden. In einer ersten Phase ginge es darum, eine Strategie für den Langsamverkehr festzulegen und diese dann in die bestehenden Planungen (kantonaler Richtplan, kantonaler Verkehrsplan) einfließen zu lassen. Um der Tatsache, dass die Mobilität für Projekte, die eine

strukturierende Wirkung auf das Kantonsgebiet haben, immer wichtiger wird, müsste in einer zweiten Phase auch eine verwaltungsinterne Reorganisation in Betracht gezogen werden.

Freiburg, 7. Juni 2006