



Verband der Gemeinden des Seebezirks

**Regionaler Richtplan (RegRP)**

**Anpassung an die Genehmigungsbedingungen vom 18. März 2025**

## **A1 - Raumkonzept**

Öffentliche Vernehmlassung mit Publikation im Amtsblatt Nr. 39 vom 26. September 2025

Vom Verband der Gemeinden des Seebezirks angenommen am \_\_\_\_\_

Die Sekretärin \_\_\_\_\_

Der Präsident \_\_\_\_\_

Genehmigung, 5. März 2026

**archam**  
■■■■■

Archam et Partenaires SA  
Route du Jura 43  
1700 Fribourg

026 347 10 90  
info@archam.ch  
archam.ch



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>5</b>
1.1 Verbindlichkeit.....	5
1.2 Ein Pionierleistungsansatz .....	5
<b>2. Raumkonzept</b> .....	<b>7</b>
2.1 Stärken und Schwächen des Seebezirks.....	7
2.2 Prioritäre Entwicklungsziele .....	7
2.3 Strategische Richtlinien .....	8
2.4 Siedlungsentwicklung und Ausstattung.....	8
2.4.1 Identifizierung und Förderung der lokalen Zentren .....	9
2.4.2 Siedlungsentwicklung in den weiteren bahnerschlossenen Ortschaften .....	10
2.4.3 Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Dörfern .....	11
2.4.4 Verdichtetes Wohnen fördern .....	12
2.4.5 Siedlungsgebiet .....	12
2.4.6 Voraussetzungen für zusätzliche Arbeitsplätze schaffen.....	13
2.4.7 Touristische Attraktivität bewahren und gezielt fördern .....	17
2.4.8 Seeuferplanung .....	20
2.5 Mobilität.....	23
2.5.1 Globales Verkehrskonzept.....	23
2.5.2 Öffentlicher Verkehr .....	24
2.5.3 Motorisierter Individualverkehr.....	24
2.5.4 Langsamverkehr .....	26
2.5.5 Multimodaler Verkehr.....	26
2.5.6 Verstärkung der Funktion als interkantonale Drehscheibe .....	27
2.6 Ländlicher und natürlicher Raum .....	28
2.6.1 Natur und Landschaft pflegen.....	28
2.6.2 Wald .....	29
2.6.3 Ländlicher Raum.....	29
2.7 Umwelt.....	29
2.7.1 Luftreinhaltung und Lärmschutz .....	29

2.7.2	Abwasserentsorgung .....	30
2.7.3	Abfallbewirtschaftung.....	30
2.7.4	Energie .....	31
2.8	Übersicht der Handlungslinien und Grundsätze.....	32
2.8.1	Siedlungsentwicklung und Ausstattung .....	32
2.8.2	Verkehr .....	35
2.8.3	Ländlicher und natürlicher Raum .....	37
2.8.4	Umwelt.....	37
<b>3.</b>	<b>Grundsätze für die Umsetzung .....</b>	<b>38</b>
3.1	Prinzip der Subsidiarität .....	38
3.2	Aufgabenteilung .....	38
3.3	Aufgaben der Gemeinden.....	38
3.4	Aufgaben der Region .....	39
3.5	Aufgaben des Kantons.....	40
3.6	Einbindung Dritter .....	40
3.7	Finanzierung der Massnahmen.....	41

## 1. Einleitung

Der regionale Richtplan Seebezirk besteht aus vier Teilen:

- Teil A (A1, A2 und A3): Raumkonzept, Massnahmen und Synthesekarte (behördenverbindlich)<sup>1</sup>.
- Teil B: Erläuterungen (unverbindlich).
- Teil C: Ergänzende regionale Studien (unverbindlich).
- Teil D: Grundlagen (unverbindlich).

Der vorliegende Teil A fasst die wesentlichen Ergebnisse aus den umfangreichen Vorarbeiten (Grundlagenstudien und ergänzende Vertiefungsstudien zu spezifischen Themen) zusammen und verdichtet sie zu einem umsetzungsorientierten Konzentrat zuhanden der zuständigen kommunalen Planungsbehörden und kantonalen Ämter.

Teil A legt die regionalen Entwicklungsziele fest, formuliert Strategien und Spielregeln zu deren Umsetzung und vermittelt konkrete Handlungsanweisungen in Form von Massnahmenblättern. Die Struktur bildenden Elemente der regionalen Raumentwicklung sind – so weit räumlich lokalisierbar – auf der Synthesekarte dargestellt.

### 1.1 Verbindlichkeit

Folgende Teile aus dem regionalen Richtplan Seebezirk sind – so weit nicht ausdrücklich anders vermerkt - für die Behörden verbindlich:

- **Grau hinterlegte Textpassagen** im Raumkonzept (Kapitel 2).
- Grundsätze für die Umsetzung (Kapitel 3).
- Massnahmenblätter.
- Synthesekarte.

Nach Genehmigung durch den Staatsrat ist der RegRP für die kantonalen und kommunalen Behörden sowie für die benachbarten Regionen (im Kanton Freiburg) verbindlich.

### 1.2 Ein Pionierleistungsansatz

Der Seebezirk hat in Form einer Pionierleistung die Initiative ergriffen, einen regionalen Richtplan zu einem Zeitpunkt zu erstellen, als dieser noch fakultativ war. Der Gemeindeverband des Seebezirks hat dabei die Gelegenheit wahrgenommen, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien des kantonalen Richtplans sowie der Arbeitshilfe Raumplanung, die Handlungsprioritäten für sein Gebiet festzulegen. Bei der Ausarbeitung der Richtplaninhalte hat er sich auf die Aspekte

---

<sup>1</sup> Der Seebezirk ist zweisprachig. Im Jahre 2021 wurde der Teil A (Raumkonzept und Massnahmenblätter) in französischer Sprache revidiert und anschliessend durch ein Übersetzungsbüro ins Deutsche übersetzt. Bei Unklarheiten bezüglich der Übersetzung ist die französische Version massgebend.

konzentriert, die aus seiner Sicht für die Raumentwicklung seines Gebiets besonders wichtig sind. Dies führte dazu, die einzelnen Themen des regionalen Richtplans spezifisch zu gewichten und mit besonderem Tiefgang zu behandeln.

Der neue vom Kantonalen Richtplan 2018 festgelegte Rahmen führte dazu, dass der RegRP nur vier Jahre nach seiner Inkraftsetzung angepasst werden musste. Unter Berücksichtigung der Entwicklung des Kontextes und der Bundesgesetzgebung im Verlaufe seiner Ausarbeitung, ist der RegRP heute grösstenteils mit den Richtlinien des Bundes und des Kantons konform. Das Raumkonzept ist nach wie vor aktuell und stellt für die territorialen Herausforderungen eine Antwort dar. So beschränkt sich die im Jahre 2020 initiierte Anpassung auf die neu eingeführten Anforderungen des Kantonalen Richtplans sowie auf die teilweise oder vollständige Ergänzung oder Revision der behördenverbindlichen Massnahmen. Die Revision entfaltet zudem ein Aktualisierungsverfahren für den RegRP, mit dem die gesamten Massnahmen in regelmässiger Folge weiterentwickelt werden können.

## 2. Raumkonzept

### 2.1 Stärken und Schwächen des Seebezirks

Grundlage für die Formulierung des vorliegenden Raumkonzepts ist das regionale Stärken-Schwächen-Profil, welches sich aus einer integralen Analyse der Grundlagendokumente (Teil D, Neubewertung 2021) ergibt. Auf raumplanerischer Ebene lässt sich die Region wie folgt charakterisieren:

#### ***Stärken und Potenziale***

- Günstige geografische Lage im Umfeld von drei kantonalen Zentren (Freiburg, Bern, Neuenburg).
- Ein über dem nationalen Durchschnitt liegendes Bevölkerungswachstum.
- Hervorragende Erschliessung mit Hochleistungsstrassen (A1, A12, Moosstrasse), gute Erschliessung mit der Bahn.
- Attraktive Lagen fürs Wohnen.
- Dichtes und diversifiziertes Arbeitsplatzangebot (Präsenz zahlreicher KMU und einiger international renommierter Unternehmen).
- Wirtschaftsachse Murten-Kerzers mit Entwicklungspotenzial (insbesondere strategischer Löwenberg).
- Intakte, reizvolle Landschaften (Murtensee, Mont Vully mit Winzerdörfern, weites Hügelgebiet des oberen Seebezirks mit Schiffenensee, mehrere geschützte Ortsbilder von nationaler Bedeutung).
- Image als Tourismusregion (Dreiseenland, Grosses Moos, Murten, Papiliorama).
- Kulturelle Vielfalt (gelebte Zweisprachigkeit, Wein- und Gemüseanbau, archäologisches und historisches Kulturerbe, kulturelles Angebot in Murten).

#### ***Schwächen und Risiken***

- Wirtschaftsachse West - Ost (Murten - Kerzers - Bern) deckt sich nicht mit der geopolitischen Hauptachse Nord - Süd (Murten - Freiburg).
- Fehlende Verfügbarkeit grossflächiger Arbeitszonen.
- Wenig verdichtete Wohngebiete.
- Negatives Pendlersaldo; Risiko, zu einer "Schlafregion" des Grossraums Bern zu werden.
- Punktuelle Schwachstellen im öffentlichen Verkehr.
- Sehr schwacher Wintertourismus.
- Ungenügende Kapazität der Hotelunterkünfte.

### 2.2 Prioritäre Entwicklungsziele

Ziel der Regionalplanung des Seebezirks ist es einerseits, die noch ungenutzten Potenziale aufzuwerten. Andererseits, die identifizierten Schwächen auszumerzen, um die Risiken einer einseitigen und mit den Prinzipien einer nachhaltigen Regionalentwicklung nicht konformen Entwicklung zu

reduzieren. Um dies zu erreichen, hat sich der Gemeindeverband des Seebezirks folgende prioritären Entwicklungsziele gesetzt:

- Stärken des Bezirks als Wohn- und Arbeitsstandort.
- Weiterführen eines nach raumplanerischen Kriterien gesteuerten Bevölkerungswachstums.
- Fördern der Arbeitsplatzentwicklung zur Abschwächung des negativen Pendlersaldos.
- Sicherstellen einer guten Erschliessung in der gesamten Region, vor allem aber der Zentren (Verbindungen untereinander, in die Agglomeration Freiburg und zu den benachbarten kantonalen Zentren).
- Erhalten und gezieltes Ausbauen des touristischen Angebots unter besonderer Berücksichtigung des Ökotourismus.
- Erhalten einer hohen Lebensqualität im Seebezirk, sowie der landschaftlichen und kulturellen Qualitäten im Besonderen.

### 2.3 Strategische Richtlinien

Nach einer überdurchschnittlichen Wachstumsphase wird die räumliche Entwicklung in der Schweiz, im Kanton Freiburg und insbesondere auch im Seebezirk ihre Orientierung ändern. Sie wird bestrebt sein, eine weitere Zersiedelung der Landschaft zu vermeiden, die verbleibenden landwirtschaftlichen Fruchtfolgefleichen zu schonen und die zukünftige Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und sich auf besonders geeignete Wohnstandorte zu konzentrieren. Das 2014 revidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) hat die Richtung vorgegeben.

Ausserdem erstreben verschiedene Gemeinden Fusionen einzugehen, um die begrenzt verfügbaren Synergien und Mittel im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger in effizienter Weise zu nutzen. Die vom Staatsrat verabschiedete Fusionsstrategie beabsichtigt, die gegenwärtigen Gemeinden des Seebezirks auf fünf grosse politische Gebietseinheiten zu konzentrieren.

Der regionale Richtplan des Seebezirks unterstützt diese beiden übergeordneten Entwicklungstendenzen mit folgenden strategischen Richtlinien:

- Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die Zentren
- Harmonisierung von Siedlung und Verkehr
- Verstärkung der Rolle der Region als interkantonale Drehscheibe

Diese drei strategischen Richtlinien bestimmen den thematischen Inhalt des RegRP. Um die Verweise auf die übergeordneten Instrumente zu vereinfachen, ist die Behandlung der für den Seebezirk relevanten räumlichen Aspekte analog zur Systematik des kantonalen Richtplans strukturiert, mit der Gliederung in die Kapitel "Siedlung und Ausstattung", "Mobilität", "Ländlicher und natürlicher Raum" sowie "Umwelt".

### 2.4 Siedlungsentwicklung und Ausstattung

Der Seebezirk wird es sich in Zukunft nicht mehr leisten können, das gesamte Regionsgebiet flächendeckend mit der gleichen Intensität weiterzuentwickeln. Die für den Erhalt und die Erneuerung

der öffentlichen Infrastrukturen zur Verfügung stehenden Mittel sind begrenzt und sind gut überlegt einzusetzen, damit im Interesse der gesamten Region eine möglichst optimale Wirkung erzielt wird. Es ist deshalb unabdingbar, dass in der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Bezirks gemeindeübergreifend klare Schwerpunkte gesetzt werden. Mit der Bildung von regionalen Entwicklungsschwerpunkten wird gleichzeitig auch ein wertvoller Beitrag zur Erhaltung der Qualitäten in den Bereichen Naherholung und Landschaft geleistet. Zusätzlich zu den wirtschaftlichen Vorteilen, hilft die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Zentren und Hauptachsen die urbane Zersiedelung zu vermeiden und die landwirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen zu schonen. Sie entspricht den Zielen des revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 1. Mai 2014.

Entscheidend für ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den zukünftigen Investitionen in die Infrastrukturen ist die zweckmässige Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und das Fördern eines nachhaltigen Lebensraums. Der Seebezirk will deshalb die zukünftige Siedlungsentwicklung auf die Zentren und die Hauptachsen unter Berücksichtigung folgender Prioritäten konzentrieren:

Priorität 1: Siedlungsentwicklung im Regionalzentrum und den lokalen Zentren.

Priorität 2: Siedlungsentwicklung in anderen bahnerschlossenen Ortschaften der Region, ausserhalb des regionalen und der lokalen Zentren.

Die übrigen Ortschaften müssen ihre Einwohner und Erwerbstätige erneuern, ohne dass sie sich jedoch substantziell wesentlich vermehren.

Der kantonale Richtplan definiert eine Zentralitätsstruktur, in der das Zentrum Murten, bestehend aus den Gemeinden Murten, Merlach, Muntelier und Courgevaux, den Bezirkskern bildet. Er gibt jedoch den Regionen auch die Möglichkeit, andere regionale Schwerpunktstandorte im Rahmen ihrer Regionalplanung festzulegen. Im RegRP 2015 wurden auf der Grundlage des früheren kantonalen Richtplans interkommunale Zentren festgelegt. Da dieses Konzept im neuen kantonalen Richtplan nicht aufgenommen worden ist, wurde der RegRP angepasst, sodass diese Standorte nun als "lokale Zentren" bezeichnet werden.

## 2.4.1 Identifizierung und Förderung der lokalen Zentren

Massnahmenblätter U2 und U12

Die Ermittlung lokaler Zentren ist von entscheidender Bedeutung für die Festlegung kohärenter räumlicher Prioritäten in der Regionalentwicklung; weshalb der Seebezirk neben dem Regionalzentrum die folgenden vier lokalen Zentren identifiziert:

- Kerzers
- Sugiez
- Courtepin
- Gurmels

Im Regionalzentrum und in den lokalen Zentren ist die Entwicklung von Grundstücken in der Nähe des "Stadtzentrums" (Geschäfte und Einrichtungen), die durch öffentliche Verkehrsmittel ausreichend erschlossen sind (Erschliessung D), von vorrangiger Bedeutung für die Region.

Die betroffenen Gemeinden garantieren im Gegenzug ihre Verfügbarkeit, optimale Nutzung, städtische und architektonische Qualität sowie eine sorgfältige Integration in die Ortschaft.

Mit der Definition dieser vier lokalen Zentren weist der Seebezirk eine geografisch ausgewogene Zentrumsstruktur auf, die sämtliche Teile seines Gebiets umfasst und die vom Staatsrat beschlossene Fusionsstrategie unterstützt.

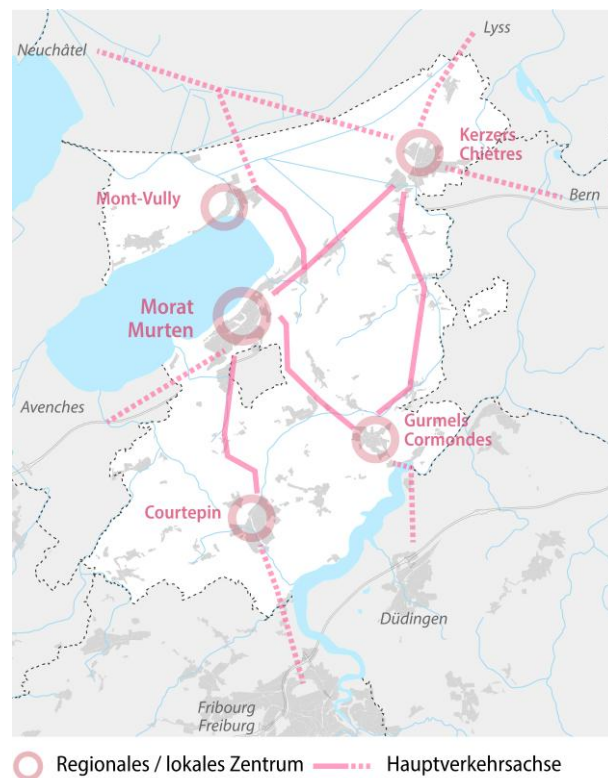


Abb. 1: Regionales und lokale Zentren

Das regionale Zentrum und die lokalen Zentren fungieren als Schwerpunkte der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Diese Feststellung gilt sowohl für den Wohnungsbau als auch für das Schaffen zusätzlicher Arbeitsplätze.

## 2.4.2 Siedlungsentwicklung in den weiteren bahnerschlossenen Ortschaften

Massnahmenblatt U3

In Ergänzung der regionalen und lokalen Zentren zählt der Seebezirk verschiedene weitere von der Eisenbahn erschlossene Ortschaften, die damit über eine leistungsfähige öffentliche Verkehrserreichung verfügen (Fräschels, Galmiz, Cressier, Pensier). Diese Standorte sind grundsätzlich für die Wohnentwicklung in der Nähe ihrer Bahnhöfe geeignet.

Ortsplanungsinitiativen zur Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der Nähe der Bahnhöfe Fräschels, Galmiz, Cressier und Pensier sind erwünscht und werden von der Region im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt.

Die betroffenen Gemeinden garantieren im Gegenzug die Verfügbarkeit dieser Flächen, ihre optimale Nutzung, die städtische und architektonische Qualität sowie ihre sorgfältige Integration in den Ort.

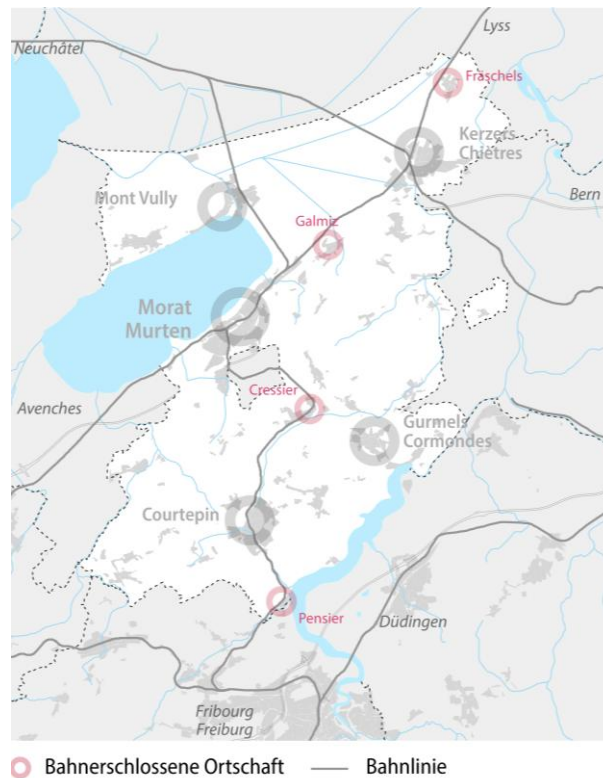


Abb. 2: Weitere bahnerschlossene Ortschaften

### 2.4.3 Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Dörfern

Massnahmenblatt U4

Ortschaften ausserhalb der Zentren und ohne Bahnerschliessung müssen über angemessene Mittel verfügen, um ihre Bevölkerung, ihre Arbeitsplätze und ihre Dienstleistungen zu erneuern sowie gleichzeitig die Lebensqualität zu steigern, ohne jedoch eine substantielle Erhöhung ihrer Zahl zu begünstigen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Flächenbedarf der Wohnbevölkerung zunimmt, auch wenn die Zahl der Einwohner stabil bleibt, was auf den allgemeinen Rückgang des Wohnungsauslastungsgrades und den ständigen Anstieg des Bedarfs an Geschossflächen pro Person zurückzuführen ist. Die Lebensqualität in den Dörfern ausserhalb der Zentren ist wichtig für die Aufrechterhaltung traditioneller und lokaler Handels- und Handwerkstätigkeiten. Dieses Phänomen muss in der Lage sein, sich an den heutigen Standorten langfristig zu etablieren und zeitgenössisch zu entwickeln. Die betroffenen Gemeinden sind in ihrer Ortsplanung gefordert, günstige Voraussetzungen für diese gute Entwicklung zu schaffen.

Um diese Ziele der Erneuerung der Einwohner und Arbeitsplätze zu erreichen, unterstützt die Region in begründeten Fällen einen mässigen Bedarf an zusätzlichem Bauland auch in Dörfern ausserhalb der Zentren ohne Bahnerschliessung, sofern die Kriterien des kantonalen Richtplans und des kantonalen Verkehrsplans erfüllt sind.

#### 2.4.4 Verdichtetes Wohnen fördern

Massnahmenblatt U5

Von 1992 bis 2012 ist die Bevölkerung um 30 % gewachsen, was einem jährlichen Wachstum von 1.5 % entspricht.

2018 wohnten 36'800 Personen im Seebezirk. Je nach mittlerem Szenario ist bis ins Jahr 2035 mit einer Bevölkerungszunahme von 8 % zu rechnen, was in absoluten Zahlen einer Zunahme von etwa 3'000 Personen entspricht (4'000 gemäss hohem Szenario).

Der Seebezirk möchte auch in Zukunft von seiner Standortgunst profitieren und sein Wachstum fortsetzen. Er will die Entwicklung in qualitativer Hinsicht jedoch mit folgenden Massnahmen beeinflussen:

- Konzentration der Wohnbauentwicklung auf die Zentren und die weiteren bahnerschlossenen Ortschaften.
- Förderung der Verdichtung nach innen.
- Die Gemeinden dazu anhalten, die Siedlungsbegrenzungen zu pflegen.

Die Region formuliert zu diesem Zweck Kriterien, welche von den Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanung erfüllt werden müssen. Auf räumlich verortete Vorgaben wird aus Gründen der Subsidiarität verzichtet.

Die Förderung des verdichteten Wohnens entspricht den Grundsätzen des revidierten Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplans, die eine bessere Ausnutzung der bestehenden Baulandreserven und der Schonung des Kulturlandes befürworten.

#### 2.4.5 Siedlungsgebiet

Massnahmenblätter U1, U2, U3 und U5

Das Siedlungsgebiet entspricht dem Gebiet, das für die Entwicklung von Wohnraum, Ausstattung und Arbeitsplätzen in Abstimmung mit dem Verkehrsnetz und dem Umweltschutz bestimmt ist. Es umfasst alle Bauzonen und Bereiche, in denen neue Bauzonen geprüft werden können. Für den Seebezirk schätzt der kantonale Richtplan die Fläche des Siedlungsgebiets bis 2042 auf 1'484 ha und lokalisiert die zusätzlichen Flächen auf seiner Übersichtskarte. Die Region schlägt in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden mehrere Anpassungen des Siedlungsgebiets in der Übersichtskarte ihres Richtplans vor, um einerseits den vorrangigen Entwicklungsbedürfnissen der Ortschaften gerecht zu werden und andererseits die Ausweitung der Siedlungsentwicklung im Einklang mit der regionalpolitischen Strategie auszurichten. Diese sieht 2 ha räumlich nicht verortetes Siedlungsgebiet für kurz- und langfristige (nach 2035) Erweiterungen der lokalen Arbeitszonen vor.

Die Region fördert eine sinnvolle und ausgewogene Verteilung der Siedlungsentwicklung. Sie sorgt dafür, dass künftige Erweiterungen der regionalen strategischen Vision entsprechen, und unterbreitet dem Kanton Änderungen des Siedlungsgebiets, die der regionalen Priorisierung entsprechen.

#### 2.4.6 Voraussetzungen für zusätzliche Arbeitsplätze schaffen

Massnahmenblätter U6, U7, U8, U9, und U10

Wenn der Seebezirk sein Pendlersaldo ausgleichen will, muss er Arbeitsplätze schaffen. Aufgrund der hervorragenden übergeordneten Strassenerschliessung (A1, Moosstrasse, A12) verfügt er dafür grundsätzlich über gute Voraussetzungen. Die Region hat deshalb eine regionale Strategie für die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Arbeitszonen definiert.

Diese Teilstrategie zur Arbeitsplatzentwicklung umfasst vier verschiedene Ebenen:

- der strategische Sektor Löwenberg;
- die Arbeitszone von kantonaler Bedeutung Kerzers;
- die Arbeitszonen von regionaler Bedeutung Sugiez, Gurmels, Courtepin, Cressier, Courgevaux und Murten;
- die Arbeitszonen von lokaler Bedeutung.

Nach der kantonalen Datenbank SyZACT und den Ortsplanungen verfügt der Seebezirk bis 2035 über ein Potenzial von etwa 10.67 ha für künftige Arbeitszonen. Um das Schaffen von Arbeitsplätzen zu maximieren, entscheidet sich die Region, einen grossen Teil dieses Potenzials für die Entwicklung von Zonen mit regionaler oder sogar überregionaler Ausstrahlung zuzuweisen. In Zonen von lokaler Bedeutung wird die Priorität auf den Erhalt der bestehenden Aktivitäten gesetzt. Dieses Erweiterungspotenzial wird wie folgt zugeteilt:

Typ	Erweiterungsfläche
Strategischer Sektor	+ 5.67 ha
Kantonale Arbeitszone	-
Regionale Arbeitszonen	+ 4 ha
Lokale Arbeitszonen	+ 1 ha

Tabelle 1: Zuteilung des Erweiterungspotenzials nach Arbeitszonentyp

Jede Erweiterungsfläche muss im Siedlungsgebiet liegen (ausser im Falle einer geringfügigen Erweiterung). Bei Bedarf kann diese Zuordnung zugunsten einer Zone mit grösserer Bedeutung angepasst werden.

Die Region sorgt für eine ausgewogene Verteilung der Erweiterungsflächen der Arbeitszonen. Sie überwacht die Entwicklung der Arbeitszonen und den Bedarf anhand verschiedener Mechanismen (Aktualisierung und Bilanz der kantonalen Datenbank SyZACT, Erfassung des Erweiterungspotenzials nach Arbeitszonentypen, Überprüfung der Konformität und der Priorisierung der Erweiterungsprojekte).

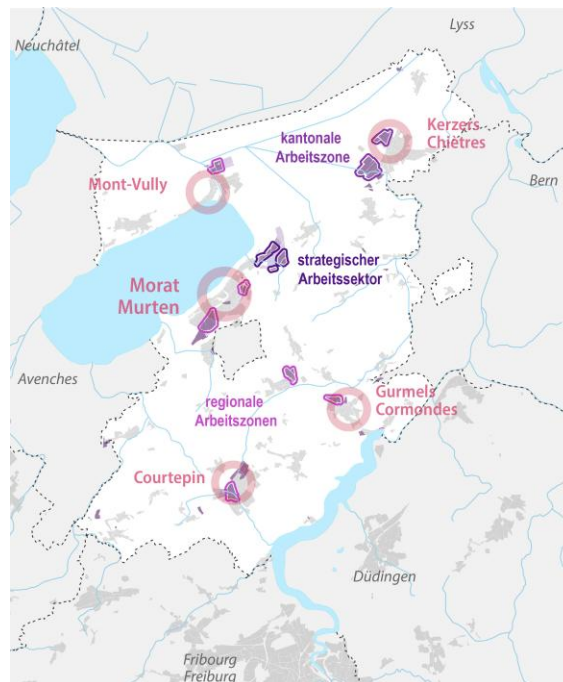


Abb. 3: Arbeitszonen von überkommunaler Bedeutung

### **Strategischer Sektor Löwenberg**

#### Massnahmenblatt U6 und U10

Der Löwenberg ist einer der neun strategischen Sektoren des Kantons Freiburg. Er ist Gegenstand des Projektblattes P0106 des kantonalen Richtplans. Dank seiner hervorragenden Lage zwischen der Autobahn A1 und der Moosstrasse sowie seinem grossen Entwicklungspotenzial, gehört der Löwenberg ebenfalls zu den 20 Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion Schweiz für die Ansiedlung wertschöpfungsstarker industrieller und gewerblicher Betriebe.

Eine vom Kanton finanzierte Machbarkeitsstudie definiert den Perimeter, die einzelnen Entwicklungsgebiete und die weiteren Aufgaben für das Planungsverfahren. Der strategische Sektor Löwenberg umfasst eine Fläche von 62 Hektaren, wovon 15 ha bereits rechtskräftig der Bauzone zugeteilt sind. Diese gesamte Fläche wurde in den aktuellen kantonalen Richtplan übertragen. Dies entspricht einem Potenzial von rund 200'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche, was je nach Dichte der Überbauung die Schaffung von 1'800 bis 3'000 Arbeitsplätzen ermöglicht. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurden verschiedene Vertiefungsstudien durchgeführt, um den Umgang mit den Rahmenbedingungen zu klären. Die verschiedenen Partner, die an der Entwicklung des strategischen Sektors beteiligt sind (die Gemeinden Murten, Muntelier, die Region und der Kanton), müssen eine gemeinsame städtebauliche Vision dieser Polarität teilen. Die Steuerung der nächsten Planungsetappen (Testplanungen oder Studienaufträge) liegt in der Verantwortung der Gemeinden Murten und Muntelier.

Die RegRP weist der Entwicklung des strategischen Sektors 5.67 ha für Arbeitszonenerweiterungen zu. Die Testplanung wird es ermöglichen, den relevantesten Standort dieser Erweiterung zu ermitteln.

Die Region legt das Erweiterungspotenzial des strategischen Sektors fest und sorgt für seine optimale Nutzung. Die Gemeinden Murten und Muntelier leiten die Planung und Durchführung in Etappen in enger Zusammenarbeit mit der Region und mit der Unterstützung des Kantons. Für den Seebezirk kommt dieser Aufgabe für das nächste Jahrzehnt höchste Priorität zu.

### **Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung Kerzers**

#### Massnahmenblätter U7 und U10

Der kantonale Richtplan definiert eine Arbeitszone von kantonalen Bedeutung in Kerzers.

Im Zuge der Revision ihrer Ortsplanung (OP) im April 2014 hat die Gemeinde im Einklang mit dem Sachplan der strategischen Sektoren und Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung rund 11 Hektaren in den Sektoren "Stöckenteilen-Wegmatten" und "Moosgärten Süd" als Arbeitszone von kantonalen Bedeutung eingezont. Diese Sektoren wurden seither in den kantonalen Richtplan übertragen.

Diese Flächen sind für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe reserviert. Dank einer aktiven Bodenpolitik ist die Gemeinde auch Grundeigentümerin dieser Flächen geworden. Die Verfügbarkeit ist damit gewährleistet und die Gemeinde kann die Arbeitsplatzentwicklung nach Belieben steuern.

Dank dieser ortsplanerischen Leistung der Gemeinde Kerzers sind für die nächsten Jahre die Voraussetzungen für eine kontinuierliche Weiterentwicklung auf der Wirtschaftsachse Murten-Kerzers geschaffen worden. Für die Region ist somit der Handlungsbedarf gering.

Laut SyZACT verfügt die kantonale Arbeitszone für die nächsten Jahre über ausreichende Reserven. Derzeit ist ihr also keine Erweiterungsfläche zugeteilt. Bei Bedarf kann der Stand der Reserven und die Nachfrage der Unternehmen bei der nächsten Anpassung des RegRP neu bewertet werden, um festzustellen, ob eine Erweiterung der kantonalen Arbeitszone geplant werden soll. Gemäss den kantonalen Richtlinien ist die Planung der Arbeitszonen flexibler als jene des Siedlungsgebiets. Um diese potenziellen Erweiterungen langfristig zu sichern, wird deshalb bereits eine Fläche von 5 ha Siedlungsgebiet der kantonalen Arbeitszone zugewiesen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die ursprünglich im Regionalen Richtplan festgelegten kantonalen Arbeitszonen in den Gemeinden Courgevau, Muntelier und Murten im Kantonalen Richtplan hingegen nicht berücksichtigt wurden. Je nach Potenzial und Ausstrahlung wird ein Teil dieser Zonen als regionale Arbeitszonen betrachtet.

### **Arbeitszonen von regionaler Bedeutung**

#### Massnahmenblätter U8 und U10

Mit der regionalen Bewirtschaftung seiner Arbeitszonen hat der Seebezirk frühzeitig einen innovativen Ansatz aufgenommen. Um das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Wohnraum nachhaltig zu stärken, muss sich die Region auf attraktive Schwerpunkte mit verfügbaren Flächen stützen können. Aus diesem Grund hat der Seebezirk beschlossen, seine regionalen Arbeitszonen im Regionalen Richtplan festzulegen. Die Stärkung des Regionalzentrums, der lokalen Zentren Sugiez, Courtepin und Gurmels und der bahnerschlossenen Ortschaft Cressier muss sich auf die gesamte regionale Nord-Süd-Entwicklungsachse auswirken.

Die Abgrenzung der regionalen Arbeitszonen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden (vgl. ergänzende regionale Studie unter C 5, Aktualisierung der Arbeitszonenstrategie mithilfe des SyZACT-Verfahrens). Die betroffenen Gemeinden unterstützen die festgelegten Standorte. In ihrem Gemeinderichtplan haben sie die möglichen Flächen für eine Erweiterung dieser regionalen Arbeitszonen bereits festgelegt.

Bei der räumlichen Festlegung regionaler Arbeitszonen ist darauf geachtet worden, Konflikte mit eventuell bestehenden Nutzungen und Schutzbestimmungen (beispielsweise der Sicherheitsabstand zu Gasleitungen) im Rahmen der Möglichkeiten zu vermeiden. Allein die mit den neuen Bestimmungen des kantonalen Richtplans übereinstimmenden Standorte, die innert nützlicher Frist und unter vernünftigen Bedingungen realisiert werden können, werden in den RegRP integriert.

Insgesamt sind 4 Hektaren des regionalen Erweiterungspotenzials für neue regionale Arbeitszonen vorgesehen. Diese Erweiterungsflächen sind in einem ersten Schritt den regionalen Arbeitszonen von Sugiez, Gurmels und Murten (Tioleyres) zugewiesen. Die regionalen Arbeitszonen von Cressier, Murten-Courgevoux und Courtepin sollen in einem zweiten Schritt erweitert werden.

*Für die regionalen Arbeitszonen werden höhere Anforderungen als für lokale Arbeitszonen gestellt. Zusätzlich zu den Kriterien des kantonalen Richtplans hat die Region dazu folgende Kriterien definiert:*

*Lage:*

- Eine regionale Arbeitszone muss zwingend in den vom Regionalen Richtplan vorgesehenen Perimetern liegen.
- Sie muss sich räumlich an bestehende Arbeitszonen anschliessen.
- Die Erweiterung muss über einen Zugang zu einer Kantonsstrasse ohne Durchquerung eines bewohnten Gebiets und eine attraktive Langsamverkehrserschliessung ins Ortszentrum sowie zur Haupthaltestelle des öffentlichen Verkehrs verfügen.
- Die Synergien mit bestehenden Arbeitszonen und dem Ortszentrum müssen beispielsweise in Bezug auf die Dienstleistungen und das Parkieren verstärkt werden.
- Im Hinblick auf die spätere Realisierung sollten die Zonenerweiterungssektoren regionaler Arbeitszonen unkomplizierte Eigentumsverhältnisse aufweisen (wenige Grundeigentümer, Parzellen wenn möglich in öffentlicher Hand).

*Profil:*

- Regionale Arbeitszonen sind für die konzentrierte Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben an einem aus regionalplanerischer Sicht zweckmässigen Standort gedacht. Ihre erste Aufgabe besteht darin, neue Unternehmen aufzunehmen, ebenso wie Unternehmen, die bereits im Bezirk ansässig sind, die umziehen oder sich entwickeln wollen.
- Die angesiedelten Unternehmen können eine lokale, regionale oder überregionale Ausstrahlung haben, sowohl was die Herkunft der Belegschaft als auch den Kundenkreis anbelangt.
- Die Ortsplanung muss kommerzielle Aktivitäten ausschliessen, es sei denn, dass die regionale Strategie dies ausdrücklich vorsieht.
- Die Ortsplanung muss die erforderlichen Vorkehrungen treffen, um eine rationelle Nutzung dieser Zonen zu gewährleisten, indem die der Region zur Verfügung stehenden Flächen eingespart und das Schaffen neuer Arbeitsplätze maximiert wird.

**Bewirtschaftung:**

- Die regionalen Arbeitszonen werden in enger Zusammenarbeit zwischen der Standortgemeinde und der Region entwickelt.
- Die Bewirtschaftung der regionalen Arbeitszonen ist Sache der Region. Die Bewirtschaftung der Arbeitszonen von regionaler Bedeutung ist eine Aufgabe der Region. Sie vergibt die regionalen Arbeitszonenerweiterungen, wobei die Projekte priorisiert und eine optimale Nutzung der Flächen gewährleistet wird.
- Die Förderung der regionalen Arbeitszonen ist Aufgabe des Regionalverbands des Seebezirks.

Die Planung und Realisierung der Arbeitszonen mit regionaler Bedeutung erfolgt in Etappen, entsprechend der Entwicklung des Bedarfs und den Vorgaben des Kantonalen Richtplans.

Die regionalen Arbeitszonen sind so konzipiert, dass sie die Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung nicht konkurrenzieren, sondern sinnvoll ergänzen.

**Arbeitszonen von lokaler Bedeutung**

Massnahmenblätter U9 und U10

Die Bewirtschaftung der Arbeitszonen von lokaler Bedeutung ist Aufgabe der Gemeinden. Diese sorgen dafür, dass die Nutzung dieser Bereiche schrittweise optimiert wird. Sie sehen die erforderlichen Vorkehrungen vor, um die Erneuerung geeigneter Aktivitäten vor Ort zu ermöglichen, die Synergien mit der Ortschaft zu stärken und die Integration des Standorts zu verbessern.

Die lokalen Arbeitszonen sind für die Aufrechterhaltung der bestehenden Aktivitäten bestimmt. Im Falle eines konkreten Vorhabens können sie jedoch zur Erweiterung eines bereits in der Zone ansässigen Unternehmens ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang behält die Region 1 ha des regionalen Erweiterungspotenzials der Arbeitszonen, um punktuelle Erweiterungen lokaler Arbeitszonen zu ermöglichen. Aufgrund der unterschiedlichen Planungshorizonte zwischen Arbeitszonen und Siedlungsgebiet wird eine Fläche von 2 ha Siedlungsgebiet dafür reserviert.

**2.4.7 Touristische Attraktivität bewahren und gezielt fördern**

Massnahmenblätter U11 und M5

Als Akteur im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Tourismus auf der Drei Seen-Ebene, wünscht der Bezirk die Nachhaltigkeit der touristischen Berufung und Aufwertung zu stärken: Ein Erbe an extrem abwechslungsreichen Natur- und Kulturlandschaften, darunter ausgedehnte geschützte Landschaften (Vully, Chablais), attraktive Dörfer (46 Dörfer von nationaler und regionaler Bedeutung, die dem Ortsbildschutz unterliegen), prähistorische Pfahlstätten (Unesco-Weltkulturerbe) und eine Schifffahrtsverbindung unter den Drei Seen.

Wie bei der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung will die Region auch die touristische Entwicklung räumlich konzentrieren. Insbesondere die an den Murtensee angrenzenden Gemeinden haben bei der Ausarbeitung des Regionalen Richtplans auf die Notwendigkeit einer massvollen touristischen Entwicklung hingewiesen, wobei die derzeitige Qualität des sehr empfindlichen Lebensraums in keiner Weise beeinträchtigt werden darf. Dieser Anspruch wird mit der regionalen Seeuferplanung berücksichtigt. (s. Kapitel 2.4.8).

In Murten und Mont-Vully konzentrieren sich die touristischen Angebote und Aktivitäten vor allem auf die Bereiche Wassersport, Schifffahrt, Unterkunft und Gastronomie, wobei die historische, archäologische und weinbauliche Landschaft des Vully sowie der See die Kulisse bilden. Das Projekt Maison du Vully wird als Schaufenster der Region wirken, dank seines touristischen Empfangs- und Promotionszentrums.

Im Bereich der Beherbergung verfügt das Centre Löwenberg über die grösste Aufnahmekapazität im Bezirk, ergänzt durch Hotels, Campingplätze, Zweitwohnungen und weitere Einrichtungen der Parahotellerie. Da es sich hauptsächlich um Outdoor-Aktivitäten handelt, schwankt die Nachfrage je nach Jahreszeit und Wetter. Das Papiliorama in Kerzers hingegen ist das ganze Jahr über ein Magnet, der mit dem Projekt Papiliorama 2030+ weiter gestärkt wird. Diese Entwicklungsschwerpunkte dienen als Basis für Aktivitäten im Zusammenhang mit der Human Power Mobility (HPM: Wandern, Radfahren und Inline-Skating) und thematischen Wegen. Der sanfte Tourismus wird im Süden der Region gefördert.

Der Kantonale Richtplan bezeichnet den Perimeter der Stadt Murten als touristische Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung. Der RegRP bestätigt den Mont-Vully und Kerzers als touristische Entwicklungsschwerpunkte von regionaler Bedeutung.

Zusätzlich zum kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkt Murten legt der Seebezirk folgende regionale touristische Entwicklungsschwerpunkte fest, die prioritär gefördert werden sollen:

- Die Entwicklungsschwerpunkt des Mont Vully mit seinen spezifischen Angeboten im Zusammenhang mit seinen Landschaften, Winzerdörfern und dem See;
- Die Entwicklungsschwerpunkt von Kerzers mit dem Standort Papiliorama und seinen speziellen Angeboten wie das Grosse Moos, seinen Velotourismusrouten und dem Gemüseentdeckungspfad. Der bestehende Standort des Papiliorama verfügt über eine Bahnhaltestelle und ist dazu berufen, die touristische Verstärkung im Nordosten des Bezirks auf sich zu konzentrieren, insbesondere für die intensiven Infrastrukturen.

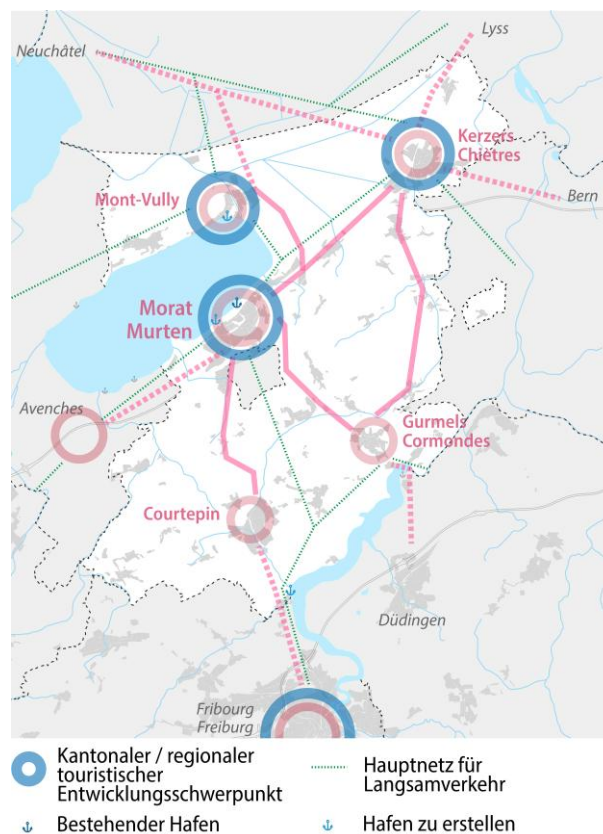


Abb. 4: touristisches Netz

Mit seinem Tourismusraumkonzept zur Bewahrung und Förderung der regionalen touristischen Attraktivitäten verfolgt der Seebezirk im Wesentlichen folgende Ziele:

- Konzentration der intensiven Freizeit- und Tourismusinfrastrukturen auf die drei Entwicklungsschwerpunkte Murten, Mont-Vully und Kerzers. Die Errichtung standortgebundener Anlagen ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte (z. B. Abenteuerpark) sollen aber weiterhin möglich bleiben. Beim kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Murten ist auf eine gute Abstimmung mit der zukünftigen Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg (Kap. 2.4.6) zu achten.
- Die Priorität gilt dem Bewahren, der qualitativen Verbesserung und eventuell dem Ausbau der bestehenden Tourismus- und Freizeitinfrastrukturen. Andere Einrichtungen (insbesondere Hafenanlagen oder Hotels) können nur an Standorten mit ausgezeichneter öffentlicher Verkehrs- und Langsamverkehrserschliessung eingerichtet werden.
- Gezielte Verstärkung des Beherbergungsangebots im gehobenen Segment. Sie muss in den Entwicklungsschwerpunkten gefördert werden.
- Verbesserung der öffentlichen Verkehrs- sowie der Langsamverkehrsverbindungen zu den touristischen Entwicklungsschwerpunkten, auch untereinander oder innerhalb der einzelnen Entwicklungsschwerpunkte, wobei auch auf die Anbindung der Erholungs- und Freizeitinfrastrukturen zu achten ist.
- Optimierung des bestehenden Human Powered Mobility-Netzes (HPM-Netz, Wandern, Velo, Inline-Skating).
- Umsetzung der regionalen Seeuferplanung in den Ortsplanungen (OP).

Für die Ansiedlung touristischer Anlagen, deren Standorte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind, müssen die übergeordneten Vorgaben berücksichtigt werden. Insbesondere sind bei der Standortwahl und Errichtung solcher Anlagen die Grundsätze und Kriterien des Kantonalen Richtplans einzuhalten.

#### *Ausstattungen mit starken räumlichen Auswirkungen*

Im Prinzip sind ausserhalb der kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte nur Einrichtungen mit starken räumlichen Auswirkungen angesiedelt, die aus objektiven Gründen der Durchführbarkeit nicht in einem Entwicklungsschwerpunkt angesiedelt werden können: Bestimmte Projekte (Golfplätze, Campingplätze usw.) sind von ihrem Ziel vorgegeben und können daher nicht in Entwicklungsschwerpunkten realisiert werden. Entsprechend den kantonalen Anforderungen werden die Projektträger im Falle von Anlagen mit starken räumlichen Auswirkungen eine Machbarkeitsstudie vorlegen, um die Angemessenheit der Standortwahl, seine Durchführbarkeit und Lebensfähigkeit zu beurteilen.

Die Zusammenlegung der Anlegeplätze auf die geeignetsten Standorte wird im Kapitel 2.4.8 behandelt. Eine globale Interessengewichtung rechtfertigt das Erhalten, Verbessern und Schaffen neuer Infrastrukturen.

#### *Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen*

Die Region optimiert Jahr für Jahr ein Langsamverkehrsnetz, das seit der nationalen Ausstellung an der Reputation der Region beteiligt ist. Dieses Netz bildet den Rahmen, auf dem das Angebot für regionale Tourismus- und Freizeitaktivitäten beruht. Daher sind die Netzknotenpunkte besonders geeignet, um kleine, in ihre Umgebung integrierte Einrichtungen aufzunehmen, z. B. für den Empfang oder die Information der Besucher.

#### *Tourismusangebot*

Der Regionale Richtplan enthält im Tourismusbereich ausschliesslich Informationen zum räumlichen Rahmen der touristischen Infrastrukturen und Aktivitäten. Die Erarbeitung von touristischen Angeboten wie auch deren Integration in die Tourismusregion Nr. 13 von Schweiz Tourismus und die Marketing-Plattform Jura & Drei-Seen-Land ist Aufgabe des Regionalverbandes des Seebezirks.

### **2.4.8 Seeuferplanung**

Massnahmenblätter U13 und U14

Mit dem Murtensee, dem Broyekanal und dem Schifflensee befinden sich im Seebezirk drei schiffbare Gewässer, an deren Ufer sich die oft gegenläufigen touristischen und naturschützerischen Interessen konzentrieren. Der Regionale Richtplan legt im Text die Ziele der Uferplanung und auf der Übersichtskarte ihre vorrangige Aufgabe fest. Diese Elemente werden dann zur Umsetzung in die Ortsplanung übertragen.

Die regionale Seeuferplanung verfolgt im Wesentlichen zwei Ziele:

- Sicherstellung der räumlichen und inhaltlichen Koordination unter den kommunalen Seeuferplanungen.
- Abstimmung zwischen den Interessen der Seeuferentwicklung (Tourismus und Freizeit, Siedlungsentwicklung und Mobilität) und den Interessen des Natur-, Landschafts- und Kulturgüterschutzes.

In Übereinstimmung mit den neuen Bestimmungen des Kantonalen Richtplans werden die Grundsätze und die Ziele des Interkantonalen Richtplans für das Südufer des Neuenburgersees sowie die Ufer des Murtensees aus dem Jahr 1983 aktualisiert und in den Regionalen Richtplan integriert. Die Richtplanung für den Schifflensee (1984, nicht genehmigt) wurde in Abstimmung mit den Nachbarregionen (Saane und Sense) ebenfalls überarbeitet. Die Massnahmen aus den drei Regionen sind in einer zusammenfassenden Übersichtskarte für die Seeuferplanung des Schifflensees enthalten (s. Dokument C6).

Bei der Umsetzung muss der Fokus auf die Bewirtschaftung der zahlreichen und räumlich verstreuten Anlegeplätze, auf den Schutz und die Sanierung der natürlichen und naturnahen Ufer sowie auf die Begleitung der auf die Ufer bezogenen Tourismus- und Freizeitaktivitäten gesetzt werden, bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Wohnnutzung am Seeufer.

Die regionale Seeuferplanung weist die Schutzzonen auf eidgenössischer, kantonaler und regionaler Ebene aus, in welchen menschliche Aktivitäten grundsätzlich unerwünscht sind. In Ergänzung dieser Schutzzonen legt er diejenigen Uferabschnitte fest, welche saniert (von Bootsanlegeplätzen befreit) werden müssen. Darüber hinaus werden die Bereiche lokalisiert, in denen die bestehenden Umbauten (ohne nachträgliche Entwicklung) beibehalten werden können und in denen die touristische Entwicklung unter den Rahmenbedingungen (Zugang zum Seeufer, Bau touristischer Infrastrukturen, Ausbau von Anlegeplätzen) möglich ist.

Seeufer sind dynamische Lebensräume, die sich permanent entwickeln und verändern. Folglich kann die Region gestützt auf ein konkretes Projekt (z. B. ein interessantes Hotelprojekt) und eine ausführliche Begründung eine gezielte Anpassung der Klassifizierung der Uferabschnitte beantragen. Die zuständigen kantonalen Behörden erklären sich bereit, auf eine derartige Anfrage einzutreten.

Für die Planung und Bewirtschaftung der Bootsanlegeplätze setzt die regionale Uferplanung mehrere Bereiche fest und informiert über wichtige bestehende oder geplante Infrastrukturen (Hafenanlagen, Anlegestellen und Bäder mit Seestrand).

Die für den Murtensee maximal zulässige Anzahl von 1'160 Bootsanlegeplätzen (715 am Nordufer, 445 am Südufer) sowie die in der nachstehenden Tabelle festgehaltene Verteilung der Bootsanlegeplätze ist von allen Gemeinden zu respektieren:

Gemeinde	Anlegeplätze			Total pro Gemeinde	Total pro Sektor
	(Bojen)	(an Stegen / am Seeufer / Trockenplätze)	(Hafen)		
<b>Mont-Vully</b> (Häfen Feuz / Hornut / Camping du Chablais)	324	208	183	715	<b>Nördliches Seeufer: 715</b>
<b>Meyriez</b>	0	0	42	42	<b>Südliches Seeufer : 445</b>
<b>Greng</b>	11	1		12	
<b>Morat</b>	56	11	180	247	
<b>Muntelier</b>	76	68		144	
<b>Total</b>	<b>467</b>	<b>288</b>	<b>405</b>	<b>1'160</b>	<b>1'160</b>

Tabelle 2: Verteilung der Anlegeplätze für die an den Murtensee angrenzenden Gemeinden

Für den Schifensee liegt der Schwerpunkt auf der Neugestaltung der Anlegeplätze und der Beherrschung der Besucherströme, ohne eine signifikante Uferentwicklung anzustreben, da die Aufnahmekapazitäten bereits begrenzt sind. Der Regionale Richtplan legt die Verteilung der Anlegeplätze pro Anliegergemeinde folgendermassen fest:

Gemeinde	Anlegeplätze		Total pro Gemeinde
	Bootssteg	Hafen	
<b>Courtepin</b>	40	130	<b>170</b>
<b>Gurmels</b>	13	0	<b>13</b>
<b>Kleinbösinggen</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>130</b>	<b>183</b>

Tabelle 3: Verteilung der Anlegeplätze für die Anliegergemeinden des Schifensees.

Jede Gemeinde hat im Rahmen der Seeuferplanung dafür zu sorgen, dass die ihr durch den regionalen Seeuferplan zugewiesene Anzahl an Bootsanlegeplätzen nicht überschritten wird. Ein interkommunaler Ausgleich innerhalb der oben erwähnten Sektoren ist zulässig, sofern die Summe der maximal möglichen Bootsanlegeplätze respektiert wird.

Der Kanton ist für die Bewirtschaftung der maximalen Anzahl erlaubter Boots- und Anlegeplätze pro Gemeinde bzw. pro Sektor sowie für deren Verteilung pro Gemeinde zuständig. Dies gilt ausschliesslich für die Nutzung der öffentlichen Gewässer für Häfen und Anlegeplätze.

Auf der Grundlage der Richtplanungen der Gemeinden legt der Kanton die Verfahren zur Reorganisation der Anlegeplätze fest. Diese erfolgt durch die Nichterneuerung von Bewilligungen und eventuellen Konzessionen im Zusammenhang mit der Umsiedlung von Anlegeplätzen sowie der Erteilung neuer Bewilligungen und Konzessionen für die Zusammenlegung von Anlegeplätzen in Häfen und kollektiven Infrastrukturen. Ausserdem erarbeitet der Kanton eine Revitalisierungsplanung der Seeufer, die später berücksichtigt werden muss.

Die Kontinuität mit dem Richtplan des südlichen Seeufers des Neuenburgersees und der Ufer des Murtensees aus dem Jahr 1983 ist garantiert. Die interkantonale Abstimmung mit den waadtländischen Nachbarn ist Sache des Kantons und wird im Rahmen der regionalen Seeuferplanung nicht näher thematisiert. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Freiburger Teil bei der Festlegung der Gesamtanzahl an Bootsanlegeplätzen auf dem Murtensee nicht benachteiligt wird. Eine Erhöhung der Anzahl der Anlegeplätze kann mit der Zustimmung der Kantone Freiburg und Waadt geplant werden. Das zusätzliche räumlich nicht verortete Kontingent wird im Fall eines konkreten Anlageprojektes zugeteilt. Der gewählte Standort muss für neue Anlegeplätze geeignet sein (Erschliessung, Infrastrukturen für den Tourismus und Freizeitaktivitäten, Berücksichtigung der Natur- und Landschaftswerte). Ausserdem müssen die bestehenden Anlegeplätze des Uferbereiches bei der Inbetriebnahme der neuen Anlage zusammengelegt werden.

Mit der Übersichtskarte für die Seeuferplanung des Schiffenensees ist auch die Kohärenz der Planungsmassnahmen für die drei Bezirke gewährleistet.

## 2.5 Mobilität

Mit dem vorliegenden Regionalen Richtplan dokumentiert der Gemeindeverband des Seebezirks seine eigenen Vorstellungen und Absichten zur zukünftigen regionalen Verkehrsentwicklung. Die nachstehenden konzeptionellen Aussagen geben die Zielrichtung vor, verdeutlichen den Handlungsbedarf und ermöglichen eine gesamtregional koordinierte Verkehrspolitik. Das neue kantonale Mobilitätsgesetz (MobG) präzisiert die Zuständigkeiten für die Planung, die Finanzierung, den Bau, den Unterhalt und die Signalisierung der Mobilitätsinfrastrukturen.

### 2.5.1 Globales Verkehrskonzept

Massnahmenblätter M1, U6, U7, U8, U11 et U12

Die Zentren des Seebezirks können sich nur dann wunschgemäss entwickeln, wenn sie über eine entsprechende Erschliessung verfügen. Die Sicherstellung guter Verbindungen untereinander, in die Agglomeration Freiburg und in die benachbarten kantonalen Zentren ist denn auch eine der übergeordneten Zielsetzungen des regionalen Richtplans. Um herauszufinden, welche Strategien und Massnahmen dazu erforderlich sind, hat der Seebezirk auf Anregung des Kantons und in Abstimmung mit dem Amt für Mobilität ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet (vgl. dazu die ergänzende regionale Studie C 2).

Das Gesamtverkehrskonzept weist nach, dass die Festlegung der Schwerpunkte für Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung im Regionalzentrum und den lokalen Zentren auf die zukünftige verkehrliche Entwicklung abgestimmt ist und mit einigen gezielten Verbesserungen die Anforderungen des kantonalen Verkehrsplans erfüllen wird.

Im Zentrum der Bemühungen wird die Optimierung der Bahnverbindungen an den Haltestellen Courtepin, Muntelier/Löwenberg und Sugiez sowie die Fahrplanverdichtung auf der Buslinie 122 Kerzers - Gurmels - Düdingen stehen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg ist zudem die Schaffung neuer Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr wie z. B. Buslinien zu prüfen. Eine weitere wichtige Massnahme besteht in der Einführung eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsmanagements für Arbeitsplatzgebiete und Freizeitanlagen mit einem grossen Verkehrsaufkommen (mehr als 2'000 Fahrten pro Tag).

Generelles Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts ist die Sicherstellung bzw. Verbesserung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen für alle Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr).

## 2.5.2 Öffentlicher Verkehr

Massnahmenblatt M1

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs geht es dem Seebezirk vor allem darum, auf den stark frequentierten Linien die während der Stosszeiten auftretenden Kapazitätsengpässe zu eliminieren. Ausserdem besteht in vielen Gemeinden Bedarf nach punktuellen Verbesserungen (z. B. Sicherstellung des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr, Schaffung zusätzlicher Haltestellen, Verdichtung der Kurse). An den Wochenenden fehlen teilweise Nachtverbindungen (Moonliner oder Pijama-Bus) in die benachbarten Zentren. Die Region wird gemeinsam mit dem Kanton nach Lösungen zur Abdeckung dieser Bedürfnisse suchen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass seit dem Inkrafttreten des regionalen Richtplans gewisse Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsnetzes realisiert werden konnten, wie z. B. die Integration der Schülertransporte ins reguläre Angebot des öffentlichen Verkehrs.

## 2.5.3 Motorisierter Individualverkehr

Massnahmenblätter M2 und M3

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs stehen für die Region zwei Themen mit grossen räumlichen Auswirkungen im Vordergrund: Die Abstimmung mehrerer bedeutender regionaler Vorhaben auf Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse (Nationalstrasse Löwenberg - Sugiez - Ins) sowie mehrere Projekte für Ortsumfahrungen und die Sanierung gefährlicher Kreuzungen / Einmündungen auf Kantonsstrassen.

Die Umgestaltung der Moosstrasse hat Priorität, da sie mit mehreren für die Region wesentlichen regionalen Entwicklungsprojekten verknüpft ist:

- Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg (liegt mitten in der Zone des sanierungsbedürftigen Anschlusses Moosstrasse / A1).
- Entwicklung der regionalen Arbeitszone Vully (mit Direktanschluss an die Moosstrasse).
- Entwicklung Biomassenzentrum / Energiepark Seeland (mit Direktanschluss an die Moosstrasse).
- Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung zwischen Chablais und Grosse Moos (wird auf der ganzen Länge zwischen Sugiez und Löwenberg von der Moosstrasse zerschnitten).
- Entwicklung der Strafanstalt von Bellechasse.
- Verkehrsentflechtung, Verbesserung der Sicherheit (die Moosstrasse dient heute sowohl dem Transitverkehr wie auch dem Lokalverkehr und wird gleichzeitig vom Schwerverkehr, von Personenwagen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen und vom Zweiradverkehr genutzt).

Die notwendige Koordinierung zwischen der Region, dem Kanton und dem Bund ist für die räumliche Entwicklung des nördlichen Seebezirks von entscheidender Bedeutung.

Im Gesamtverkehrskonzept (vgl. dazu die ergänzende regionale Studie C 2) listet der Seebezirk diejenigen Umfahrungs- und Sanierungsprojekte auf dem kantonalen Strassennetz auf, die aus seiner

Sicht einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität sowie der wirtschaftlichen Entwicklung leisten können. Die RIMU hat 2013 eine Studie beauftragt, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis von Umfahrungen (Bewertung und Priorisierung von Umfahrungsstrassen) zu bewerten. Im Jahr 2016 hat der Grosse Rat die Projekte priorisiert und die erforderlichen Mittel für Studien und Grundstückerwerbe bereitgestellt. Die ausgewählten Projekte sind im Kantonalen Richtplan (Massnahme P0404) eingetragen.

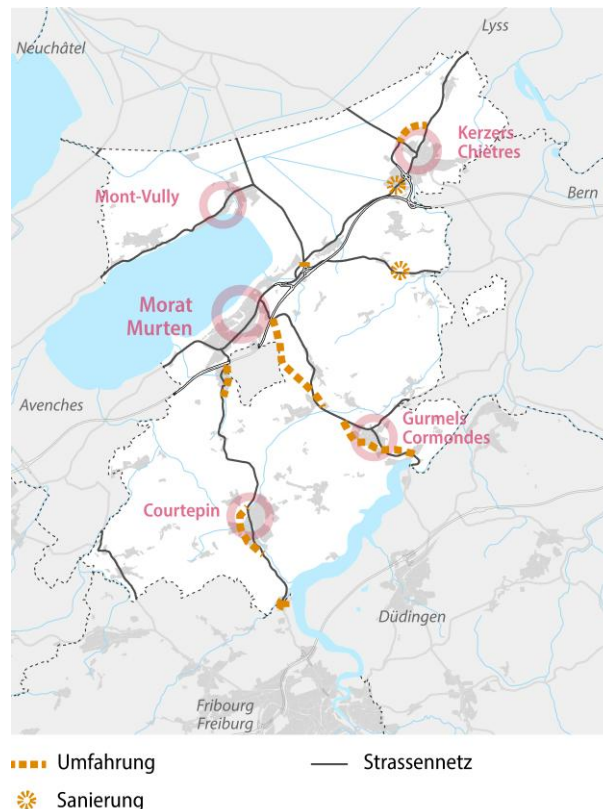


Abb. 5: Strassenprojekte von regionaler Bedeutung

Im Kantonalen Richtplan festgelegte Ortsumfahrungsprojekte:

1. Umfahrung Courtepin.  
Dieses Projekt ist Teil übergeordneter Überlegungen bezüglich der Aufwertung des Abschnitts zwischen Courtepin und Granges-Paccots, auf der Verkehrsachse Murten-Freiburg, aufgrund mehrerer Sicherheitsprobleme (Lastwagenverkehr, Koexistenz zwischen Motorfahrzeugen / Fahrrädern / Fussgängern, usw.). Mögliche Lösungen werden geprüft und müssen mit dem Saanebezirk koordiniert werden.
2. Umfahrung Kerzers.

Andere Ortsumfahrungsprojekte:

3. Umfahrung Salvenach (in der Klassifizierung der kantonalen Studie prioritär eingestuft, Kategorie 1).
4. Umfahrung Gurmels (in der kantonalen Studie nicht geprüft).
5. Umfahrung Courgevau.

#### *Sanierungsprojekte:*

- A. Murten; Direktanschluss Moosstrasse - A1 im Bereich des strategischen Sektors Löwenberg.
- B. Ried bei Kerzers; Kreisel Abzweigung Ried.
- C. Gempenach; Kreisel Breitfeld (vom Kanton als schwarzer Punkt identifiziert).
- D. Courtepin; Sanierung La Sonnaz (ab Pensier).

Die Region nimmt diese Priorisierung zur Kenntnis, hält aber an allen aus regionaler Sicht prioritären Strassenprojekten des Raumkonzepts fest (s. Liste oben), um ihre Streckenführung zu reservieren und zu vermeiden, dass die Gemeinden und die staatlichen Behörden Projekte oder Planungen durchführen, die ihre Durchführung auf lange Sicht erschweren oder sogar unmöglich machen können.

### **2.5.4 Langsamverkehr**

Massnahmenblätter M4, M5 und M6

Im Bereich Langsamverkehr (LV) fokussiert das regionale Raumkonzept auf zwei Ziele:

- Qualitativ gute und sichere Fahrrad- und Fusswegverbindungen zwischen den prioritären Standorten für die zukünftige Siedlungsentwicklung (Zentren), den touristischen Entwicklungsschwerpunkten, den publikumsintensiven Dienstleistungen (z. B. Schulen, Einkaufsläden, etc.) sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.  
Durch die Förderung des LV für Alltagswege werden verschiedene positive Wirkungen erwartet: bessere Abstimmung zwischen Mobilität und Siedlungsentwicklung, Förderung einer nachhaltigen Mobilität, Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und Reduktion der Verkehrsbelastungen.
- Optimierung von Velotourismusnetz und Wanderwegnetz im ganzen Seebezirk, insbesondere in den touristisch stark frequentierten Gebieten wie dem Grossen Moos und dem Vully.  
Mit seinen zahlreichen Landwirtschaftswegen und Nebenstrassen, eignet sich das Gebiet des Seebezirks besonders gut für den Freizeit-Langsamverkehr. Diese günstigen Bedingungen gilt es zu nutzen, um die Positionierung des Bezirks als Destination für den Langsamverkehr (insbesondere Velo) zu stärken, vor allem im Grossen Moos und Vully.

Das erste Ziel soll durch eine vertiefte Behandlung der Thematik im Rahmen der betroffenen Ortplanungen erreicht werden, das zweite durch die Integration der regionalen und kommunalen Planungswerkzeuge sowie die Übernahme der Ergebnisse der kantonalen Veloplanung (aktuell in Revision) und der Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen. Ergänzend bietet die Region in Absprache mit den Gemeinden zusätzliche Verbindungen oder Ersatzverbindungen an, die darauf abzielen, die Vernetzung des Kantons zu stärken und zu verbessern.

### **2.5.5 Multimodaler Verkehr**

Massnahmenblatt M6

Damit die in der Region wohnhafte Bevölkerung zur vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs bewegt werden kann (bestmögliche Anbindung an den öffentlichen Verkehr), müssen attraktive und leistungsfähige Umsteigeschnittstellen (Park+Ride, Bike+Ride) zur Verfügung stehen. Diese sind im Seebezirk insbesondere für die Bahnhöfe Murten, Kerzers, Sugiez und Courtepin wichtig. Der

regionale Richtplan integriert die Ergebnisse der kantonalen Planung der Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen. Die Gemeinden spielen für die Umsetzung Strategie eine Schlüsselrolle, indem sie die Qualität der Anlagen (sichere bzw. überdachte Parkplätze, Beschilderung) und den Zugang zu diesen Anlagen (effiziente Verbindung an die Verkehrswege) sicherstellen.

## 2.5.6 Verstärkung der Funktion als interkantonale Drehscheibe

Massnahmenblatt M7

Der Seebezirk hat spezielle geografische Voraussetzungen. Während er aus kantonaler Sicht peripher liegt (verhältnismässig schwach ausgeprägte Nord-Süd-Achse mit entsprechend bescheidener Verkehrsanbindung ans Kantonszentrum), verfügt er aus einer interkantonalen Optik über eine hervorragende Standortgunst. Dank der Autobahn A1 und der Moosstrasse liegt die Region im unmittelbaren Einzugsgebiet der Agglomerationen Bern und Neuenburg. Beide Städte sind von den bevölkerungsstarken Zentren Murten und Kerzers in weniger als einer halben Stunde zu erreichen. Die privilegierte Lage kommt in der Pendlerstatistik durch den starken Überhang an Wegpendlern deutlich zum Ausdruck. Mit der A1 bietet auch die Anbindung an die Zentren im Kanton Waadt viel Entwicklungspotenzial.

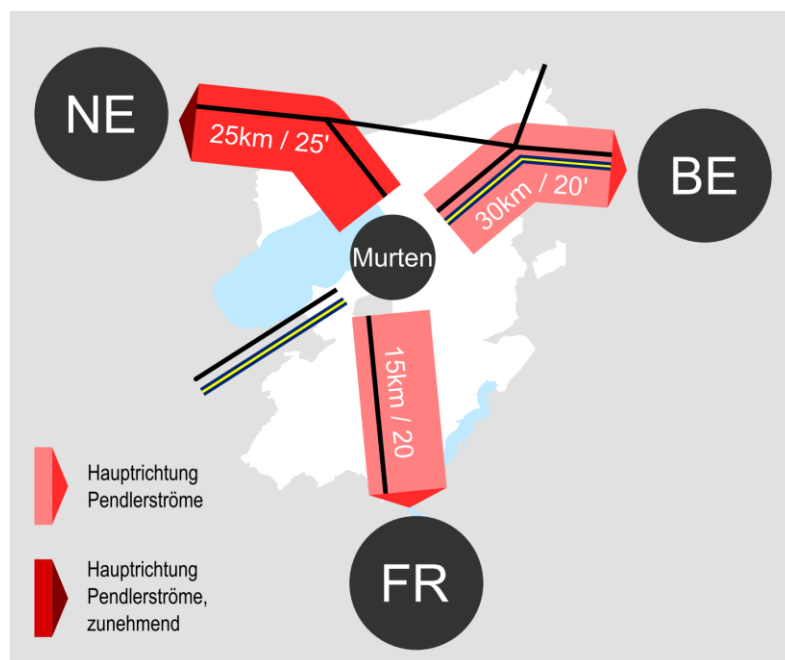


Abb. 6: Geografische Lage des Seebezirks im interkantonalen Kontext

Im Perimeter des Bezirks befinden sich auch mehrere Infrastrukturen von überkantonalen Bedeutung, wie das Papiliorama oder die Strafanstalt von Bellechasse.

Die Region möchte auch weiterhin von ihren grenzübergreifenden Standortvorteilen profitieren und ihre Funktion als interkantonale Drehscheibe ausbauen. Dabei stehen folgende Handlungsansätze im Vordergrund:

- Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen pflegen
- Harmonisierung der Tarifverbunde Frimobil und Libero (aktuell auf nationaler Ebene in Umsetzung)

- Umsetzung der Vision Bahn 2050+, insbesondere die Einführung einer RegioExpress-Linie zwischen Freiburg, Murten und Neuenburg
- Koordination der Siedlungsentwicklung entlang der Moosstrasse (Löwenberg – Sugiez – Ins)

Wenn der Seebezirk seine Funktion als interkantonale Drehscheibe bewusst fördern und offensiv interpretieren will, muss er den Austausch und die Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen intensivieren. Mit seeland.biel/bienne finden bereits regelmässige Treffen statt.

Zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung der Drehscheibenfunktion ist eine gemeinsame Gesamtstrategie zur Abstimmung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist der Seebezirk der Hauptstadtregion Schweiz als Mitglied beigetreten und bringt sich dort in die Diskussion ein. Weil die Verhandlungs- und Entscheidungsbefugnisse in Verkehrsfragen jedoch ausschliesslich beim Kanton liegen, kann er nur beschränkt Einfluss nehmen. Die Region See verlangt deshalb, dass sich der Kanton am Rahmen seiner Möglichkeiten für die Weiterentwicklung der obenstehenden verkehrsbezogenen Handlungsansätze aktiv engagiert.

## **2.6 Ländlicher und natürlicher Raum**

Neben den drei übergeordneten strategischen Leitlinien (vgl. Kap. 2.3) befasst sich der Seebezirk in seinem regionalen Richtplan auch mit ausgewählten raumwirksamen Aspekten in den Bereichen Natur, Landschaft und Umwelt. Die Handlungsabsichten werden in den nachfolgenden Teilstrategien festgelegt.

### **2.6.1 Natur und Landschaft pflegen**

Die landschaftlichen Werte bilden das unvermehrbares Grundkapital der Region See. Die noch weitgehend intakte Landschaft ist ein wichtiger Trumpf für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Entwicklung auf regionaler Ebene. Es versteht sich deshalb von selbst, dass die Region zu diesem Kapital Sorge tragen und die grossen natur- und kulturräumlichen Qualitäten auch in Zukunft bewahren und pflegen will. Der Schutzgedanke darf dabei allerdings nicht zum alles dominierenden Dogma werden und jede weitere bauliche Entwicklung verhindern. Schutz und Nutzung sollen in einem sinnvollen Verhältnis zueinanderstehen und jeweils projektbezogen einer fundierten Interessenabwägung unterzogen werden. Um sicherzustellen, dass diese Interessenabwägung so früh wie möglich durchgeführt wird, figurieren die entsprechenden Inventare des Bundes und des Kantons sowie die Wildtierkorridore (von überregionaler und regionaler Bedeutung) auf der Übersichtskarte.

Um die Erhaltung des charakteristischen Landschaftsbildes mit differenzierten, der Schutzwürdigkeit und den Nutzungsansprüchen angepassten Bestimmungen sicherstellen zu können, sind im alten regionalen Richtplan von 1992 neben den eigentlichen Naturschutz- auch Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete ausgeschieden worden. Diese behördenverbindlichen Festlegungen bildeten für die Gemeinden des Seebezirks eine wichtige Vorgabe für die Behandlung der Landschaft im Rahmen ihrer Ortsplanungen. Mittlerweile haben die Gemeinden ihre Planungen mindestens einmal einer Totalrevision unterzogen und dabei die regionalen Vorgaben in ihren Richt- und Nutzungszoneplänen umgesetzt oder begründetermassen darauf verzichtet. Der Gemeindeverband des Seebezirks sieht deshalb im Bereich Landschaftsschutz keinen prioritären Handlungsbedarf und verzichtet darauf, Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete in die Anpassung des Regionalen Richtplans aufzunehmen.

Der Seebezirk ist von einem Objekt im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) und von einem Objekt im Inventar der Landschaften von kantonaler Bedeutung (LKB) betroffen. Es handelt sich um den Mont Vully (Objekt Nr. 1209), beziehungsweise das Nordufer des Murtensees (Objekt Nr. 11). Die Region legt mehrere Grundsätze für die Gestaltung der Seeufer fest, die auf die Erhaltung dieses Landschaftskomplexes ausgerichtet sind. Damit macht sie sich die zu diesem Thema formulierten kantonalen Empfehlungen zu eigen. Diese Frage wird speziell in Kapitel 2.4.8 und in dem entsprechenden Massnahmenblatt behandelt.

### **2.6.2 Wald**

Der Regionale Richtplan verweist für dieses Thema auf die Kantonale Waldrichtplanung.

### **2.6.3 Ländlicher Raum**

Die Landwirtschaft (Gemüsebau und Weinbau) spielt eine wichtige Rolle in der Wirtschafts- und Landschaftsstruktur des Bezirks. Mehrere Aufwertungsprojekte sind laufend oder vorgesehen: Projekt zur Regionalen Entwicklung "BioGemüse Seeland", Zentrum für Gemüseproduktion und -verarbeitung im Seeland (Projektblatt P1001) und Grünabfallbewirtschaftung in Galmiz (Projektblatt P0301, zwischenzeitlich zurückgezogen). Um die Entwicklung auf regionaler Ebene zu unterstützen, ist eine Grundlagenstudie zur Festlegung von Handlungsbedarf, Zielsetzung und Stossrichtung erforderlich. Auf Grundlage der Ergebnisse der Studie wird die landwirtschaftliche Entwicklung im RegRP vertieft.

## **2.7 Umwelt**

Im Bereich Umwelt setzt die Region im Rahmen ihrer Richtplanung den Schwerpunkt auf den Themen Entsorgung und erneuerbare Energien.

### **2.7.1 Luftreinhaltung und Lärmschutz**

Luftreinhaltung und Lärmschutz sind stufenübergreifende Aufgaben, bei welchen alle Ebenen (Bund, Kanton, Region und Gemeinden) in ihrem jeweiligen Kompetenzbereich einen Teil zum Erfolg beitragen müssen. Mit der interkommunalen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung leistet der regionale Richtplan in seinem Zuständigkeitsbereich einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Dörfern und damit zur Erhaltung der Standortqualität im Seebezirk. Die konkrete Umsetzung von Massnahmen obliegt den Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanungen (Siedlungsplanung, Verkehrsplanung, Energieplanung). Die Bestimmungen der kantonalen Verkehrsplanung und des Massnahmenplans Luftreinhaltung sind dabei zu berücksichtigen (insbesondere die Massnahmen T2 und T3).

## 2.7.2 Abwasserentsorgung

Massnahmenblatt E1

In der kantonalen Planung von 2017 sind die Leitlinien für die Weiterentwicklung der Abwasserbehandlung festgelegt. Im Seebezirk sollen bis 2025 zwei Abwasserreinigungsanlagen (ARA) die bisherigen Anlagen ablösen:

- Murten: Die kantonale Strategie sieht den Anschluss der ARA Kerzers an die von Murten sowie die Einführung einer Behandlung der Mikroverschmutzung im Rahmen der Erweiterung der Letzteren vor. Dieses Projekt ist für die Region wichtig, da es langfristig die notwendigen Kapazitäten für die strategische Entwicklung des Sektors Löwenberg integrieren muss.
- Pensier: Vorgesehen ist der Anschluss der ARA Grolley, Misery und Villarepos.

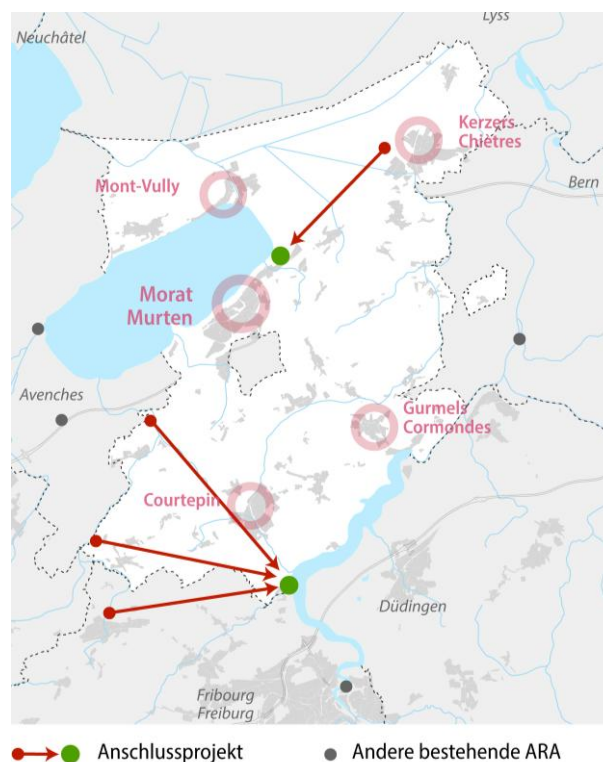


Abb. 7: kantonale Planung der Abwasserreinigungsanlagen

## 2.7.3 Abfallbewirtschaftung

Massnahmenblatt E2

Die in der Region ansässigen Abfallbehandlungs- und Recyclingfirmen übernehmen eine wichtige Rolle in der regionalen Abfallbewirtschaftung. Beide Unternehmen möchten ihren Betrieb erweitern, sehen sich aber dabei mit erheblichen Problemen konfrontiert. Für die Zukunft der im Grosse Moos beheimateten Gemüseanbaubetriebe ist es entscheidend, dass sie ihre Grünabfälle in eine nahe gelegene Vergärungsanlage führen können.

Die Region setzt sich wie bisher dafür ein, dass dieser Betrieb langfristig in der Region bleiben und sich zweckmässig entwickeln kann, in Übereinstimmung mit der Entwicklung des Projektblatts P0301 des Kantonalen Richtplans, dessen erste Version vom Bund nicht genehmigt worden ist.

Die Abfallentsorgung des Typs B "Cornatze" in Wallenried wird mit dem Projektblatt P0204 des Kantonalen Richtplans behandelt.

## 2.7.4 Energie

Massnahmenblatt E3

Die Energiepolitik des Kantons zielt auf eine Reduktion des Energieverbrauchs und den Ersatz fossiler durch erneuerbare Energien ab. Die Region unterstützt diese Zielsetzung und will ihren Teil dazu beitragen.

In einem ersten Schritt wird die Region im Verlauf der nächsten Richtplanperiode im Rahmen einer gesamtregionalen Analyse das *Potenzial für die Gewinnung erneuerbarer Energien* ausloten.

Darüber hinaus wird der Windkraftstandort Sonnaz im Projektbogen P0305 des Kantonalen Richtplans behandelt.

## 2.8 Übersicht der Handlungslinien und Grundsätze

Aus dem Raumkonzept ergeben sich im Hinblick auf die Umsetzung verschiedene Handlungslinien und Grundsätze, welche analog der Gliederung der Hauptkapitel im Kantonalen Richtplan nachstehend zusammengefasst dargestellt werden:

### 2.8.1 Siedlungsentwicklung und Ausstattung

Siedlungsstruktur		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Im Interesse einer effizienten Verwendung der beschränkten öffentlichen Mittel klare Schwerpunkte in der zukünftigen regionalen Siedlungsentwicklung setzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokale Zentren definieren.</li> <li>• Regionale Zentrenstruktur stärken.</li> <li>• Den Perimeter der zukünftigen Bauzonen anpassen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von überörtlicher Bedeutung auf das Regionalzentrum und die lokalen Zentren konzentrieren.</li> <li>• Wohnentwicklung an bahnerschlossenen Ortschaften ausserhalb der Zentren fördern.</li> <li>• Bevölkerung in den Dörfern ausserhalb der Zentren ohne Bahnanschluss halten.</li> <li>• Das Siedlungsgebiet sinnvoll identifizieren.</li> </ul>
Verdichtetes Wohnen fördern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Grundsätze der Siedlungsverdichtung in den Ortsplanungen verankern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wohnbauentwicklung auf die Zentren und die anderen bahnerschlossenen Ortschaften konzentrieren.</li> <li>• Verdichtung nach innen fördern.</li> </ul>

Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung festlegen und entwickeln.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standortentwicklung im strategischen Sektor Löwenberg vorantreiben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Testplanungen realisieren, um die Entwicklung des strategischen Sektors zu konkretisieren.</li> </ul>
Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und die Kriterien zur Nutzung und Bewirtschaftung festlegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmen im Hinblick auf die Umsetzung definieren.</li> <li>• Entwicklungskonzepte erarbeiten, welche die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf Verkehr und Landschaft ermöglichen und die Möglichkeiten zur Verfügbarmachung des Grundeigentums aufzeigen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklungskonzepte für die regionalen Arbeitszonen mit Erweiterungspotenzial erarbeiten.</li> </ul>
Die kantonalen Anforderungen im Bereich der Arbeitszonenbewirtschaftung erfüllen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines Steuerungssystems, um eine Gesamtübersicht der Zonenentwicklung und den Handlungsbedarf sicherzustellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen.</li> </ul>

A1 - Raumkonzept

<b>Tourismus</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Regionale Tourismusschwerpunkte stärken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neben dem kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkt Murten auch die regionalen touristischen Entwicklungsschwerpunkte Vully und Kerzers stärken.</li> <li>In den touristischen Entwicklungsschwerpunkte das Beherbergungsangebot im gehobenen Segment verbessern.</li> <li>Erschliessung der touristischen Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr verbessern.</li> <li>Das touristisch ausgerichtete Fuss- und Velowanderwegnetz stärken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern.</li> <li>Erreichbarkeit der touristischen Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr verbessern.</li> <li>Wanderweg- und Velotourismusnetz im Sektor Vully und Grosses Moos verbessern.</li> </ul>
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen auf die touristische Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>In den touristischen Entwicklungsschwerpunkten Raum für die Ansiedlung grösserer Tourismus- und Freizeitanlagen planen und rechtlich sichern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektoren für die Ansiedlung grösserer Tourismus- und Freizeitanlagen ausscheiden und planerisch aufarbeiten.</li> </ul>

<b>Sport- und Freizeitinfrastrukturen</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Regionale Bedürfnisse im Bereich der nicht-touristischen Sport- und Freizeitanlagen abklären.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Studie zur Abklärung der regionalen Bedürfnisse im Bereich der nicht-touristischen Sport- und Freizeitinfrastruktur durchführen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Studie in die Wege leiten und durchführen; Schlussfolgerungen im regionalen Richtplan verankern.</li> </ul>

Seeufer		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
<p>Qualität der Uferlandschaften am Murtensee und Broyekanal sowie am Schifflensee erhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interessen des Natur-, Landschafts- und Kulturgüterschutzes einerseits und touristische Interessen andererseits aufeinander abstimmen.</li> <li>• Räumliche und inhaltliche Koordination unter den kommunalen Seeuferplanungen der freiburgischen Anstössergemeinden sicherstellen.</li> <li>• Planungsrechtliche Verankerung der Massnahmen aus dem regionalen Seeuferplan in den kommunalen Seeuferplanungen sicherstellen.</li> <li>• Revitalisierungsplanung der Seeufer mitberücksichtigen.</li> </ul>	<p>Natur und Landschaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschützte und ökologisch sensible Uferbereiche freihalten.</li> <li>• Erhaltung der charakteristischen Struktur der angrenzenden Landschaften, insbesondere für das Nordufer des Murtensees.</li> <li>• Erhaltung der archäologischen und historischen Kulturgüter</li> <li>• Die für eine Revitalisierung vorgesehenen Bereiche in die Überlegung miteinbeziehen.</li> </ul> <p>Bootsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Anzahl an Bootsanbindeplätzen insgesamt wie auch für die einzelnen Gemeinden planen.</li> <li>• Bootsanbindeplätze aus den sanierungsbedürftigen Uferabschnitten entfernen und in den für eine touristische Entwicklung vorgesehenen Uferabschnitten konzentrieren.</li> <li>• Zweckmässige Erschliessung der Bootshafen und kollektiven Bootsanbindeplätze sicherstellen.</li> <li>• Sorgfältige Evaluation und Planung allfälliger neuer Anlagen.</li> </ul> <p>Tourismus:</p> <p><i>Murtensee und Broyekanal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beherbergungsangebot mit Bezug zum Seeufer analysieren und geeignete Standorte für allfällige Projekte festlegen.</li> <li>• Durchgehenden öffentlichen Seeuferweg realisieren.</li> </ul> <p><i>Schifflensee:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Besucherstrom lenken und die Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit der touristischen Ufernutzung bearbeiten.</li> </ul> <p><i>Mobilität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine angemessene Erschliessung durch alle Verkehrsarten für die Tourismus- und Anlegeplatzinfrastrukturprojekte entwickeln, indem der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr priorisiert werden.</li> </ul> <p>Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination der Seeuferplanung mit dem Kanton Waadt sicherstellen.</li> </ul>

## 2.8.2 Verkehr

Gesamtverkehrskonzept		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnverbindungen an den Haltestellen Courtepin, Muntelier/Löwenberg und Sugiez optimieren.</li> <li>• Fahrplan auf der Buslinie Kerzers - Gurmels - Düdingen verdichten.</li> <li>• Optimale Anbindung der kantonalen und regionalen Arbeitszonen an das Bahn- und das übergeordnete Strassennetz sicherstellen.</li> <li>• Im Zusammenhang mit der weiteren Standortplanung im strategischen Sektor Löwenberg die Entwicklung neuer Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr prüfen.</li> <li>• Ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Mobilitätsmanagement für Arbeitsplatzgebiete und Freizeitanlagen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 2'000 Fahrzeugen pro Tag fördern.</li> <li>• Erschliessung und bauliche Entwicklung der kantonalen und regionalen Arbeitszonen auf die bestehenden Umfahrungsprojekte (Kerzers, Courtepin, Gurmels, Cressier) abstimmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Arbeitsgruppe "Öffentlicher Verkehr" teilnehmen, um konkrete Lösungsvorschläge zu erarbeiten.</li> <li>• Öffentlicher Verkehrserschliessung Niveau D für die spätere Entwicklung der Arbeitszonen sicherstellen.</li> <li>• Die Erreichbarkeit der regionalen Arbeitszonen durch Entwicklungskonzepte präzisieren.</li> <li>• Die Planung des strategischen Sektors Löwenberg weiterführen.</li> <li>• die Tourismus- und Freizeitinfrastrukturen nach Möglichkeit auf die drei touristischen Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren, an Standorten mit guter Erschliessung.</li> </ul>

Öffentlicher Verkehr		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Bedürfnisse der Region abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf den stark frequentierten Linien während der Stosszeiten auftretende Kapazitätsengpässe eliminieren.</li> <li>• Punktuelle Verbesserungen in den weniger gut erschlossenen Teilregionen herbeiführen.</li> <li>• Verbesserungen der nächtlichen Wochenendverbindungen zwischen der Region und den benachbarten Zentren anstreben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Arbeitsgruppe "Öffentlicher Verkehr" teilnehmen, um konkrete Lösungsvorschläge zu erarbeiten.</li> </ul>

A1 - Raumkonzept

<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Abstimmung der regionalen Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit der Planung und Gestaltung der Moosstrasse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Räumliche und inhaltliche Schnittstellen zwischen Moosstrasse und regionaler Raumentwicklung (insbesondere im strategischen Sektor Löwenberg) erfassen und aufeinander abstimmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit den zuständigen Kantons- und Bundesstellen eine gemeinsame Strategie zur Koordination und Abstimmung der zukünftigen Aktivitäten im Bereich der Moosstrasse erarbeiten.</li> </ul>
Regionale Umfahrungs- und Sanierungsprojekte mittel- bis längerfristig realisieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umfahrungs- und Sanierungsprojekte auf dem kantonalen Strassennetz weiterverfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optionen für bestehende Umfahrungs- bzw. Sanierungsprojekte von regionaler Bedeutung offenhalten.</li> </ul>

<b>Langsamverkehr</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Langsamverkehrsverbindungen in den prioritären Standorten für die zukünftige Siedlungsentwicklung (Zentren), in den Arbeitszonen von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie in den touristischen Entwicklungsschwerpunkten im Sport- und Freizeitbereich verbessern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualitativ gute und sichere Verbindungen zwischen den regionalen Entwicklungsschwerpunkten und den publikumsintensiven Dienstleistungen sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs schaffen.</li> <li>Wanderweg- und Velotourismuszusatz im ganzen Seebezirk verbessern, insbesondere in touristisch stark frequentierten Gebieten (Grosses Moos und Vully).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vertiefte Auseinandersetzung mit dem Langsamverkehr im Rahmen der Ortsplanungen von Gemeinden, welche dem Regionalzentrum oder einem lokalen Zentrum angehören.</li> <li>Integration der Ergebnisse aus der kantonalen Veloplanung in die regionalen und kommunalen Planungsinstrumente; Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen.</li> <li>Realisierung einer Vertiefungsstudie, um das regionale Langsamverkehrsnetz zu verbessern</li> </ul>

<b>Multimodaler Verkehr</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Multimodalen und kombinierten Verkehr fördern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffen attraktiver und leistungsfähiger Umsteigemöglichkeiten (P+R bzw. B+R) an den Bahnhöfen der Region.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anlagen für P+R bzw. B+R beim Bahnhof in Übereinstimmung mit dem Kantonalen Sachplan realisieren, in prioritärer Form für die Bahnhöfe Murten, Kerzers, Sugiez und Courtepin.</li> </ul>

<b>Interkantonale Drehscheibe</b>		
<b>Ziel</b>	<b>Handlungslinie</b>	<b>Grundsatz</b>
Inwertsetzung der Standortgunst im Einzugsgebiet der Agglomerationen Bern und Neuenburg; Stärkung der Funktion als interkantonale Drehscheibe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen pflegen.</li> <li>Tarifverbunde Frimobil und Libero harmonisieren.</li> <li>Umsetzung der Vision Bahn 2050+, insbesondere die Einführung einer RegioExpress-Linie zwischen Freiburg, Murten und Neuenburg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelmässigen Gedankenaustausch mit den Nachbarregionen auf- bzw. ausbauen; gezielte Kooperationen zu grenzüberschreitenden räumlichen Problemstellungen eingehen.</li> <li>Regelmässigen Informations- und Gedankenaustausch mit dem Kanton zu interkantonalen Problemstellungen einführen.</li> </ul>

### 2.8.3 Ländlicher und natürlicher Raum

Natur- und Landschaftsschutz		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Natur- und Landschaft als Grundkapital der Region pflegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intakte Landschaften als wichtigen Trumpf im regionalen Wettbewerb erhalten.</li> <li>• Natur- und kulturräumliche Werte erhalten.</li> <li>• Lebensräume für wild lebende Pflanzen und Tiere erhalten und aufwerten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei der Interessenabwägung die zu erhaltenden natürlichen und landschaftlichen Räume von vornherein integrieren.</li> <li>• Die landschaftliche Aufwertung von kantonaler Bedeutung in die Seeuferplanung des Murtensees integrieren.</li> </ul>

### 2.8.4 Umwelt

Abwasserentsorgung		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Regionale Abwasserentsorgung im nördlichen Seebezirk im Einzugsgebiet der ARA Murten, und Kerzers und ev. Ins) sicherstellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verantwortliche ARA-Verbände bei der Suche nach einer optimalen Lösung unterstützen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Über die kommunalen Vertretungen der Gemeinden des Seebezirks in den ARA-Verbänden Einfluss auf die weitere Planung nehmen; Kompatibilität eines allfälligen neuen Standorts mit den regionalen Entwicklungsabsichten (insbesondere strategischer Sektor Löwenberg) sicherstellen.</li> </ul>

Abfallbewirtschaftung		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Regionale Standorte für die Behandlung von Abfällen und das Recycling langfristig sicherstellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung der in der Region ansässigen Betriebe bei ihren planerischen Bemühungen zur räumlichen Sicherung langfristig geeigneter Standorte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Planung eines geeigneten Betriebsstandorts im Grosse Moos (Nähe zu Gemüseproduzenten) unterstützen.</li> <li>• Weiterentwicklung der Kompostieranlage zu einem Biomassenzentrum und Energiepark unterstützen.</li> </ul>

Erneuerbare Energie		
Ziel	Handlungslinie	Grundsatz
Regionalen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Energiepolitik leisten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieverbrauch reduzieren.</li> <li>• Fossile durch erneuerbare Energien ersetzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtregionale Analyse über das Potenzial für die Gewinnung erneuerbarer Energien durchführen.</li> </ul>

### 3. Grundsätze für die Umsetzung

Das gesamte Kapitel 3 ist für die Behörden verbindlich.

#### 3.1 Prinzip der Subsidiarität

Die Umsetzung des regionalen Richtplans funktioniert grundsätzlich nach dem Prinzip der Subsidiarität. Der Kanton setzt mit dem Bau- und Raumplanungsgesetz (RPBG), dem kantonalen Richtplan und der Arbeitshilfe für die Regionalplanung die Rahmenbedingungen. Die Region präzisiert diesen generellen Rahmen auf freiwilliger Basis, indem sie für die zukünftige Entwicklung des Seebezirks inhaltliche und räumliche Schwerpunkte setzt, die prioritären Handlungslinien festlegt und in Form von Massnahmenblättern die Umsetzung strukturiert (s. Dokument A2).

Die verbindlichen Inhalte des regionalen Richtplans beschränken sich auf das Wesentliche. Sie legen auf übergeordneter Ebene die Entwicklungsziele fest und definieren die Zuständigkeiten und Regeln für die Umsetzung. Die konkrete Ausgestaltung und Realisierung der Massnahmen auf kommunaler Ebene bleibt den Gemeinden vorbehalten.

#### 3.2 Aufgabenteilung

Der regionale Richtplan ist ein Planungsinstrument, das einerseits Handlungsspielraum für die räumliche Entwicklung schaffen, andererseits aber auch zu konkreten Handlungen führen soll.

Hauptakteure bei der Umsetzung sind die Gemeinden, die Region und der Kanton. Nachstehend wird aufgezeigt, wie welche Aufgaben diese bei der Konkretisierung und Realisierung der Handlungslinien und Massnahmen zu übernehmen haben. Im Fokus stehen dabei folgende Fragen:

- Wer macht was?
- Wie?
- Zu welchem Zeitpunkt?

#### 3.3 Aufgaben der Gemeinden

Die Gemeinden setzen die verbindlichen Vorgaben aus dem regionalen Richtplan, die sich auf ihr eigenes Territorium beziehen, im Rahmen ihrer Ortsplanung um. Die verschiedenen Instrumente, die ihnen dafür zur Verfügung stehen, sind im BRPG definiert. Zusätzliche Informationen zur Erfüllung der Aufgabe liefert die vom Bau- und Raumplanungsamt herausgegebene Arbeitshilfe für die Ortsplanung.

Bei der Umsetzung beachten die Gemeinden folgende Regeln:

##### *Handlungslinien*

- Sämtliche für die Gemeinden relevanten Handlungslinien werden im Erläuterungsbericht zur Ortsplanung in einem eigenen Kapitel kommentiert. Die Gemeinden zeigen darin

nachvollziehbar auf, in welcher Form die relevanten Handlungslinien in der Ortsplanung berücksichtigt worden sind bzw. aus welchen Gründen nicht näher darauf eingetreten wurde.

- Wenn die Gemeinden aus bestimmten Gründen freiwillig (ohne verbindliche Vorgabe durch ein Massnahmenblatt) eine Handlungslinie vertiefen möchten, behandeln sie das Thema in ihrer Ortsplanung gleich wie ein ordentliches Massnahmenblatt.

#### *Massnahmen*

- Für Gemeinden, welche durch ein Massnahmenblatt betroffen sind, besteht die Verpflichtung, die Vorgaben aus dem Massnahmenblatt zu beachten und nach Möglichkeit umzusetzen.
- Räumlich lokalisierbare Inhalte aus dem Massnahmenblatt wie beispielsweise der Perimeter regionaler Arbeitszonen sind in der Regel in den Gemeinderichtplan zu integrieren. Wenn die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. die vom Kanton vorgegebene Dimensionierung der Bauzone) stimmen und eine gewisse Dringlichkeit besteht, kann die Umsetzung regionaler Massnahmen auch direkt in den grundeigentümergebundenen Instrumenten (Zonennutzungsplan, Planungs- und Baureglement) erfolgen.
- Räumlich nicht verortbare Inhalte sind im Erläuterungsbericht abzuhandeln. Die Gemeinde nimmt dabei Bezug auf das entsprechende Massnahmenblatt, erläutert die Art und Weise der Umsetzung und begründet den regionalen Bedarf dieser Inhalte in der Ortsplanung.

#### *Zeitpunkt der Umsetzung*

- Der regionale Richtplan ist für eine kontinuierliche und dynamische Umsetzung konzipiert. Er ist auf eine Zeitspanne von zehn Jahren ausgerichtet. Es muss also nicht alles auf einmal realisiert werden. Die Gemeinden können im Normalfall einen für sie günstigen Zeitpunkt abwarten (in der Regel eine Gesamt- oder Teilrevision der Ortsplanung), um ihre durch die Massnahmenblätter vorgegebenen Aufgaben zu erfüllen. Nur die Auszonungen, die mit einer Streichung des Siedlungsgebiets oder einer Arbeitszone verbunden sind, müssen in den zwei Jahren ab der Genehmigung des RegRP umgesetzt werden.
- Gemäss Art. 82 und 89 RPBG kann eine Anpassung auch dann in Betracht gezogen werden, wenn sich die Umstände geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung der Planungsprobleme möglich ist.
- Falls die Umsetzung einer regionalen Massnahme dringlich wird, kann die Gemeinde eine Anpassung ihrer Ortsplanung einleiten. Der Kanton prüft in diesem Fall, inwiefern und in welcher Form er darauf eintreten wird. Grundsätzlich sind regionale Massnahmen im Rahmen der Gesamtrevision einer Ortsplanung umzusetzen.

### **3.4 Aufgaben der Region**

Die Region unterstützt die Gemeinden nach Möglichkeit bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des regionalen Richtplans. Je nach Thema sorgt sie für die Koordination mit den Nachbarregionen und -kantonen (in Absprache mit dem Kanton Freiburg).

Gleichzeitig übt die Region aber auch eine Kontrollfunktion aus. Sie wacht darüber, dass die Gemeinden ihre Verantwortung wahrnehmen und die verbindlichen Vorgaben aus dem regionalen Richtplan in einer ansprechenden Qualität realisieren. Die Erfolgskontrolle ist eine Daueraufgabe, welche namentlich im Zuge der obligaten Stellungnahmen zu kommunalen Planungen während der kantonalen Vorprüfung erfolgt.

Falls nötig, kann die Region auch Anpassungen oder Ergänzungen zum regionalen Richtplan anstrengen, wie sie das bereits 2004 im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Koordinationsblatts für den Biotop- und Artenschutz getan hat.

#### *Handlungslinien*

Die Handlungslinien umreissen den thematischen Rahmen, in welchem die Region prioritär aktiv wird und in der kommenden Richtplanperiode ihre Mittel konzentriert. Der Zeitpunkt der Auslösung von konkreten Aktionen wird zwar in den entsprechenden Massnahmen grob vorgegeben, soll jedoch mit der nötigen Flexibilität bestimmt werden. Im Verlauf der nächsten Jahre werden sich im Seebezirk Situationen oder Ereignisse ergeben, die heute noch nicht vorhersehbar sind und die eine vertiefte Auseinandersetzung mit einer bestimmten Handlungslinie nahelegen. Es ist die Aufgabe der Region, die räumliche Entwicklung aufmerksam zu verfolgen und zu erkennen, wann die Voraussetzungen für ein dezidiertes Engagement zugunsten einer bestimmten Handlungslinie gegeben sind.

#### *Massnahmen*

Die Region gewährleistet die Umsetzung derjenigen Massnahmen, welche die Gemeinden nicht autonom umsetzen können. Dies wird insbesondere bei interkommunalen, teilregionalen oder gesamtregionalen Aufgaben der Regelfall sein. Sie gibt die Impulse für die Einleitung der Umsetzungsarbeiten und koordiniert die Aktivitäten. So organisiert sie beispielsweise Arbeitsgruppen, verhandelt mit Transportunternehmungen oder nimmt an den Vertiefungsstudien teil. Im Weiteren stellt die Region bei der Umsetzung grenzüberschreitender Massnahmen die Koordination mit den Nachbarregionen sicher.

### **3.5 Aufgaben des Kantons**

Der Kanton unterstützt den Seebezirk und seine Gemeinden im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Umsetzung der Ziele und Massnahmen aus dem regionalen Richtplan. Er beteiligt sich aktiv in den Arbeitsgruppen und engagiert sich bei der Erstellung der geplanten Ergänzungsstudien.

Der Kanton kontrolliert im Rahmen der Vorprüfung kommunaler Planungen aus dem Seebezirk die Einhaltung der regionalen Vorgaben und lädt die Region wie bisher zu einer Stellungnahme ein.

Der Kanton beteiligt sich auch weiterhin im Rahmen seiner gesetzlich vorgegebenen Verpflichtungen mit finanziellen und personellen Mitteln an der planerischen Weiterentwicklung des strategischen Sektors Löwenberg. Ausserdem unterstützt er die Region bei ihren Bestrebungen zur Verstärkung der Funktion als interkantonale Drehscheibe.

### **3.6 Einbindung Dritter**

Neben den Gemeinden, der Region und dem Kanton spielen bei der Umsetzung des regionalen Richtplans auch noch weitere Beteiligte wie Grundeigentümer, Interessenorganisationen, Transportunternehmungen oder die Wirtschaftsförderung eine wesentliche Rolle. Die Aufgabe dieser Akteure wird im jeweiligen Massnahmenblatt näher umschrieben.

### **3.7 Finanzierung der Massnahmen**

In den Massnahmenblättern (s. Dokument A2) sind jeweils auch Angaben zur Finanzierung zu finden. In der entsprechenden Rubrik ist nebst einer Grobkostenschätzung in der Regel auch eine Annahme für einen möglichen Kostenteiler unter den in Frage kommenden Finanzierungsträgern zu finden. Die Aussagen zu Grobkosten und Finanzierungsschlüssel sind als Orientierungshilfe gedacht und entfalten keine Verbindlichkeit. Sie müssen bei der Konkretisierung der einzelnen Massnahmen vertieft analysiert werden. Der Kostenteiler wird dabei gestützt auf die zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen gesetzlichen Grundlagen und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der involvierten Akteure festgelegt. Der Kanton wird sich im Rahmen seiner gesetzlich vorgegebenen Verpflichtungen an der Umsetzung des regionalen Richtplans Seebezirk beteiligen.