
Quelle: zvg

Die Staatsräte Didier Castella und Jean-François Steiert bei der Präsentation am Donnerstag.

Georges Wyrsch

Publiziert: 24.09.2026, Aktualisiert: 25.09.2026

KANTON

Der Staatsrat stellt verkehrstechnische Leitplanken auf

Die Staatsräte Jean-François Steiert und Didier Castella präsentierten die neue Mobilitätsstrategie des Kantons Freiburg – gedacht als Orientierungshilfe für die nächsten zwanzig Jahre.

Ab 2030 wird plangemäss die Autobahn bei der Stadt Freiburg überbaut. Ab 2035 sollen die Züge zwischen Flamatt und Bern alle 15 Minuten verkehren. Doch zu alledem steht nichts Konkretes in der Mobilitätsstrategie des Kantons: Es handelt sich um ein Grundsatzpapier.

Jean-François Steiert spricht von einer Orientierungshilfe für verschiedene Bereiche der Mobilitätspolitik – und nennt Projekte im Bahnbereich, Umfahrungsstrassen und Velowege, die sich alle in ein Gesamtkonzept zu fügen hätten.

Jean-François Steiert, Staatsrat
«Es bringt nichts, einen schönen Veloweg zu bauen, wenn man sich nicht zuvor gefragt hat, wer sich von wo nach wo bewegt, und wie wir es schaffen, dass Wohnungen und Arbeitsplätze näher beieinander liegen», sagt Steiert und verweist auf mehr Lebensqualität bei kürzeren Arbeitswegen – sprich: weniger Stau.

Kürzere Arbeitswege können auch zu weniger CO_2-Ausstoss führen – eine gewollte Annäherung an die Klimaziele. Steiert spricht von Dekarbonisierung im Zusammenhang mit Mobilitätslösungen, die an die zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden müssten – die Umstellung auf E-Fahrzeuge inklusive.

Optimierung in Kategorien
Grundsätzlich stützt sich die Strategie auf vier Hauptschwerpunkte: eine bessere Koordination von Raumplanung und Mobilität, die Förderung der Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf sanfte Mobilität und den öffentlichen Nahverkehr, die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen sowie die Eindämmung der Auswirkungen des Verkehrsaufkommens auf die Umwelt, das Kantonsgebiet und die Lebensqualität.

Das klingt wie ein Wunschzettel, ist aber gemäss dem Staatsrat als Referenzrahmen zu verstehen, der ein kohärentes und koordiniertes Vorgehen zwischen dem Kanton, den Gemeinden, den Regionen und den anderen beteiligten Partnern gewährleisten soll.

Diesen generellen Rahmen braucht es, weil unterschiedlichste Interessengruppen in die Mobilitätsplanung eingebunden sind – vom Tourismusverein bis zum Strassenbauer.

Zum Beispiel Flamatt

Steiert nennt den geplanten Chrummatt-Tunnel in Flamatt als Beispiel für die gewachsenen Ansprüche an die sogenannte Intermodalität – gemeint ist damit der Umstand, dass Reisende verstärkt Fahrräder, Autos und öffentliche Verkehrsmittel kombinieren, um ohne Zeitverluste von einem Ort zum anderen zu gelangen.

«Das Chrummatt-Projekt ist deshalb interessant, weil es einerseits ein Strassenprojekt umfasst, das durch den Fels führt – man gelangt schneller auf die Autobahn Richtung Bern. Andererseits besteht in Flamatt ein Park & Ride. Mit den künftig alle 15 Minuten verkehrenden Zügen kommt man verhältnismässig effizient und bequem in die Stadt, ohne bei Bern im Stau zu stehen», sagt Steiert.



Quelle: Charles Ellena (Archivbild)

Der Strassentunnel Chrummatt bei Flamatt.

Gesamtverkehrskonzepte als Ziel

Gleichzeitig muss die dort anvisierte Lösung auch sichere und praktische Parkplätze für E-Bikes bieten, wenn sie genutzt werden will, sowie einen Busverkehr, der nicht erst beim Bahnhof Flamatt ankommt, wenn der Zug bereits abgefahren ist. Dies wiederum bedingt zusätzlichen Strassenbau.

Steiert nennt die Pläne in Flamatt ein «Gesamtverkehrskonzept im Kleinen», das den Geist der vorgestellten Strategie illustriere. Insbesondere zeigt es auch auf, wie viele Akteure – mit teils unterschiedlichen Interessen – bei der Mobilitätsgestaltung mitreden. Sie alle erhalten nun Einblick in den Entwurf zur Strategie, der bis zum 2. Dezember 2026 öffentlich einsehbar ist.