

STRATEGIEBERICHT

Durch den
Agglomerationsrat am
23. Mai 2013
angenommen



INHALTSVERZEICHNIS

1. ALLGEMEINE EINFÜHRUNG	5
2. HAUPTZIELE	7
3. RAUMKONZEPT	13
4. SIEDLUNGSENTWICKLUNGSSTRATEGIE	23
5. MOBILITÄTSSTRATEGIE	35
6. STRATEGIE LANDSCHAFT UND NATUR	55

1. ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

Von 2009 bis 2011 hat die Agglomeration Freiburg das Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2) ausgearbeitet. Gemäss dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG) wird das Agglomerationsprogramm aus rechtlicher Sicht wie ein regionaler Richtplan betrachtet. Das Agglomerationsprogramm wurde am 21. Dezember 2011 vom Agglomerationsrat gutgeheissen und den Bundesbehörden zugestellt. Am 26. Januar 2012 wurde der Richtplan vom Agglomerationsrat gutgeheissen, bevor er dem Staatsrat zur Genehmigung überwiesen wurde.

Die Genehmigung durch den Staatsrat vom 19. März 2012 erfolgte unter folgenden Bedingungen:

«Der Richtplan wird angepasst, um:

- *einen ergänzenden Strategiebericht zu erstellen, der die Texte, die verbindlichen Karten, die Zielsetzungen, die Umsetzung und die Aufgabenverteilung beinhaltet*
- *den verbindlichen Charakter der Texte und Karten anhand des Gesamtgutachtens der kantonalen Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion anzupassen.»*

Der Strategiebericht entspricht also den vom Staatsrat verlangten Anpassungen. Er übernimmt den Inhalt des Richtplans der Agglomeration, der vom Agglomerationsrat gutgeheissen wurde und bestimmt eindeutig die behördenverpflichtenden Bestimmungen (kantonale, regionale und kommunale Behörden) Die nicht verbindlichen Abschnitte des Dokuments (Verweise zu den Massnahmenblättern) sind immer in blau geschrieben. Es handelt sich um die Liste der verknüpften Massnahmen zu finden sowohl an den Seitenrändern des Kapitels C als auch in den Kapiteln «Umsetzung».

2. HAUPTZIELE

	EINFÜHRUNG	8
01	01. ROLLE IM KANTONALEN KONTEXT	9
	O1.1 Konsolidieren und Verstärken der Rolle der Agglomeration als wichtiger Standort im Schweizer Städtenetz zwischen dem Genferseebecken und der Landeshauptstadt Bern	9
	O1.2 Bestätigen der Rollen der bestehenden und zukünftigen Zentralitäten der Agglomeration im Kanton und in seinen Regionen	9
	O1.3 Garantieren der nachhaltigen Entwicklung der Agglomeration und der bestehenden Siedlung	9
02	02. SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND LANDSCHAFT	10
	O2.1 Konsolidieren der Siedlungsstruktur und Siedlungsdichte der Agglomeration gemäss dem Leitsatz: «In zwei Minuten im Grünen und in zehn Minuten von einem Standort zum andern»	10
	O2.2 Fördern der Qualität und der Vielfalt der Stadtatmosphären sowie das Überleben der Gemeinden garantieren	10
	O2.3 Verstärken und Bestätigen der Rolle der grossen Landschaftsräume als Identifikationselement der gesamten Agglomeration	10
03	03. MOBILITÄT	11
	O3.1 Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen, um eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu ermöglichen	11
	O3.2 Verbessern und Erhalten der regionalen Erschliessung bei gleichzeitiger Eingrenzung der Umweltbelastung	11
	O3.3 Fördern des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Bewältigen des motorisierten Individualverkehrs für Bewegungen innerhalb der Agglomeration	11
	O3.4 Die Verhaltensweisen im Bereich der Mobilität verändern	12
	O3.5 Die Siedlungsentwicklung auf bestehende Verkehrsinfrastrukturen konzentrieren um eine mit dem Verkehr koordinierte Siedlungsentwicklung zu fördern	12
04	04. SIEDLUNGSENTWICKLUNGSSTRATEGIE	12
	O4.1 Garantieren der Lebensqualität und der Umweltqualität	12



EINFÜHRUNG

Um eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung anzustreben, die den Grundlagen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung trägt, hat die Agglomeration allgemeine Zielsetzungen festgelegt, die für die Überlegungen zur Raumentwicklung als roter Faden dienen sollen. Diese Zielsetzungen sollen den verschiedenen Beteiligten weiter ermöglichen, eine gemeinsame Vision aufzubauen. Dies bedeutet konkret, dass sie die für die Agglomeration raumwirksamen Tätigkeiten der verschiedenen Behörden bei der Planung und der Umsetzung der Projekte leiten und begleiten werden.

Die in vier unterschiedliche Kategorien gegliederten allgemeinen Zielsetzungen werden auf den folgenden Seiten in Form von Tabellen dargestellt. In der mittleren Spalte werden sie in mehreren Punkten detailliert (spezifische Zielsetzungen). Die letzte Spalte (Konkretisierung) bezieht sich auf die Kapitel, in welchen die Realisierung der Zielsetzungen behandelt wird.



01. ROLLE IM KANTONALEN KONTEXT

HAUPTZIELE	TEILZIELE	KONKRETISIERUNG
O1.1 - Konsolidieren und Verstärken der Rolle der Agglomeration als wichtiger Standort im Schweizer Städtenetz zwischen dem Genferseebecken und der Landeshauptstadt Bern	Anbieten attraktiver Bedingungen für die Aufnahme neuer Einwohner und Arbeitnehmer, um den Anteil der Bevölkerung und Arbeitsplätze verhältnismässig zu demjenigen des Kantons zu erhöhen.	S1
	Garantieren eines ausgezeichneten Lebensrahmens und einer hervorragenden Umweltqualität in der Agglomeration.	K1.2, LN
O1.2 - Bestätigen der Rollen der bestehenden und zukünftigen Zentralitäten der Agglomeration im Kanton und in seinen Regionen	Bestätigen der Rolle des Kantonszentrums Freiburg und des Regionalzentrums des Sensebezirks, als Verkehrsschnittstellen nach aussen und nach innen.	K1.1, K1.2, K1.5
	Sicherstellen qualitativ hochstehender öffentlicher Räume von angemessener Grösse für die Aufnahme von öffentlichen Verwaltungs- und Kultureinrichtungen von überregionaler Bedeutung in der Agglomeration.	S4
O1.3 - Garantieren der nachhaltigen Entwicklung der Agglomeration und der bestehenden Siedlung	Garantieren der funktionalen und sozialen Durchmischung.	K1.2, S4
	Fördern umweltschonender Fortbewegungsmittel.	M1, M2
	Verbessern der Qualität der öffentlichen Räume.	K1.2, S4
	Erhalten der natürlichen Umwelt und der Biodiversität.	LN
	Garantieren einer ausgeglichenen, umweltschonenden und sozialen Wirtschaftsentwicklung.	S1, S4



O2. SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND LANDSCHAFT

HAUPTZIELE	TEILZIELE	KONKRETISIERUNG
O2.1 - Konsolidieren der Siedlungsstruktur und Siedlungsdichte der Agglomeration gemäss dem Leitsatz: «In zwei Minuten im Grünen und in zehn Minuten von einem Standort zum andern»	Nutzen der Verdichtungspotenziale und Umbau des bestehenden Siedlungsnetzes, besonders in den vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Sektoren.	S1, M1
	Entwickeln der Agglomeration in erster Linie vom Zentrum in Richtung Peripherie und in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnhaltstellen.	K2.1, S1, M1
	Verdichten der kompakten Agglomeration innerhalb der drei städtischen Achsen und um die nicht überbauten Hügel.	K1.2, K1.3, S4, LN1, LN2
	Bestätigen und Aufwerten der strategischen Agglomerationsstandorte.	K1.2, K1.3, S4
	Den suburbanen Charakter der Siedlungsgebiete der kompakten Agglomeration in einen urbanen Charakter umwandeln.	K1.2, K1.3, S1, S4
	Gegen die Baulandhortung von zentral gelegenen Zonen im überbauten Siedlungsgebiet vorgehen.	K1.2, K1.3, S4
O2.2 - Fördern der Qualität und der Vielfalt der Stadtatmosphären sowie das Überleben der Gemeinden garantieren	Aufwerten und Verstärken der grossen durchgehenden und bis ins Zentrum der Agglomeration verlaufenden Landschaftsräume sowie Bestimmen ihrer Rolle und Nutzung für das Leben der Bevölkerung.	S2, S3, LN1
	Fortsetzen und Verstärken der Aufwertung der Altstadt, die durch die Begleitmassnahmen des Poyaprojekts initiiert wird.	K1.2
	Aufwerten der öffentlichen Räume der Quartier- und Dorfcentren.	K1.2, K1.4, K1.5, S4
O2.3 - Verstärken und Bestätigen der Rolle der grossen Landschaftsräume als Identifikationselement der gesamten Agglomeration	Zersiedelung der Siedlungsgebiete reduzieren und den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fördern.	S1, S2, M1, M2
	Garantieren und Verstärken des natürlichen Charakters der Saane-schluchten und der Nebenflusstäler in der kompakten Agglomeration.	K3.1, LN1
	Bestehende Parks und Landschaften innerhalb der kompakten Agglomeration aufwerten und zugänglicher machen.	K3.2, LN1
	Erhalten des stark geprägten Charakters der Landwirtschaftsgebiete im Zentrum und rund um die Agglomeration Freiburg.	K3.3, LN3, LN4



03. MOBILITÄT

HAUPTZIELE	TEILZIELE	KONKRETISIERUNG
O3.1 - Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen, um eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu ermöglichen	Die Siedlungsentwicklung und Anpassung der Nutzungsbestimmungen an gut erschlossenen Gebieten vorsehen. Die Entwicklung von Sektoren, die sehr stark vom motorisierten Individualverkehr abhängen, einschränken.	K1.2, S4
	Die Siedlungsentwicklung auf das strukturierende Netz des öffentlichen Verkehrs konzentrieren (Eisenbahnnetz und wichtigstes Hauptachsennetz).	K2.1, K2.2, M1
	Eine dichte Siedlungsentwicklung zugunsten der Fussgänger und Velofahrer priorisieren.	K2.3, U1, U2, M2
O3.2 - Verbessern und Erhalten der regionalen Erschliessung bei gleichzeitiger Eingrenzung der Umweltbelastung	Die Anbindung der Agglomeration Freiburg durch den Bahnhof Freiburg an das nationale und internationale Schienennetz sicherstellen	K2.1, M1
	Ausbau des Eisenbahnnetzes als Grundgerüst des regionalen Verkehrs- und Erschliessungssystems der Agglomeration.	K2.1, M1
	Attraktive Verknüpfungen des Bus- und Zugverkehrs sicherstellen. Wo sinnvoll sind Buslinien an Bahnhaltstellen oder übergeordnete Buslinien zu führen.	K2.2, M1
	Privilegieren des Autobahnnetzes als Grundgerüst für das Hauptstrassennetz, für die Verkehrsbewegungen auf regionaler Ebene und die Verkehrserschliessung der Agglomeration.	K2.4, M3
O3.3 - Fördern des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Bewältigen des motorisierten Individualverkehrs für Bewegungen innerhalb der Agglomeration	Ausbau des öffentlichen Verkehrs als attraktive Alternative zum Personewagen durch Entwicklung eines zusammenhängenden öffentlichen Verkehrsachsennetzes für die Erschliessung der dichten Siedlungsgebiete, der strategischen Standorte und der Zentralitäten.	K1.2, K2.2, M1
	Schaffen einer attraktiven und sicheren Vernetzung der öffentlichen Räume für den Langsamverkehr zwischen den Zentralitäten, den Quartieren, den Dienstleistungssektoren und Einrichtungen, bis an die Grenzen der Agglomeration.	K1.2, K2.3, S4, M2
	Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, der durch das Zentrum der Agglomeration und die Wohngebiete führt, durch eine attraktive Erschliessung von aussen.	M3
	Einführung einer Parkierungspolitik, die den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs fördert.	M4



O3.4 - Die Verhaltensweisen im Bereich der Mobilität verändern	Verändern des Mobilitätsverhaltens zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs	K2.3, M1, M2
	Privilegieren der energiesparenden umweltschonenden und Lebensqualität erhaltenden Fortbewegungsarten.	M1, M2
O3.5 - Die Siedlungsentwicklung auf bestehende Verkehrsinfrastrukturen konzentrieren um eine mit dem Verkehr koordinierte Siedlungsentwicklung zu fördern	Die Nutzung bestehender Infrastrukturen optimieren und maximieren und neue Bauvorhaben einschränken.	K1.2
	Neuzuteilung der Prioritäten zwischen den Verkehrsarten zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zur Optimierung des bestehenden städtischen Verkehrsnetzes.	M1, M2

O4. UMWELT

HAUPTZIELE	TEILZIELE	KONKRETISIERUNG
O4.1 - Garantieren der Lebensqualität und der Umweltqualität in der Agglomeration	Erhalten der biologischen Vielfalt der Agglomeration durch Verknüpfung von Natur und Siedlungsentwicklung.	S2, S3, LN
	Inwertsetzen der Reichtümer innerhalb des städtischen Siedlungsgebiets, insbesondere des Revitalisierungspotenzials der Wasserläufe, die Aufdolung unterirdischer Rohrleitungen eingeschlossen.	LN
	Fördern einer nachhaltigen Entwicklung der Wasserressourcen durch Schutzmassnahmen in den Schutzgebieten und der Wiederversorgung der Grundwasservorkommen.	LN
	Einschränken bzw. Reduzieren der verkehrsbedingten Umweltbelastungen (Lärmschutz und Luftreinhaltung).	M1, M2, M3

3. RAUMKONZEPT

	EINFÜHRUNG	14
K1	K1. SIEDLUNGSENTWICKLUNG	15
	K1.1 Kantons- oder Regionalzentrum / Agglomerationszentralitäten	15
	K1.2 Strukturierende Achsen	15
	K1.2.1 - Achse des öffentlichen Lebens	15
	K1.2.2 - Städtische Hauptachse	16
	K1.2.3 - Die Achse der dynamischen Zukunft	16
	K1.3 Strategische Agglomerationsstandorte	16
	K1.4 Siedlungsentwicklung ausserhalb der dichten Agglomeration	17
	K1.4.1 - Avry und Matran	17
	K1.4.2 - Marly	18
	K1.5 Düdingen	18
K2	K2. MOBILITÄT	19
	K2.1 Eisenbahnnetz 2030	19
	K2.2 ÖV-Hauptachse	19
	K2.3 Langsamverkehrsverbindung (Trans-Agglo)	19
	K2.4 Autobahn mit Anschlüssen	19
K3	K3. LANDSCHAFT	20
	K3.1 Fliessgewässer	20
	K3.2 Städtische Pärke / Durchgehende landwirtschaftliche und landschaftliche Grünzonen in der Umgebung der Agglomeration	20
	K3.3 Grosse Landwirtschaftszonen	20
	GESAMTTERRITORIALKONZEPT KARTE	21



EINFÜHRUNG

Das Raumkonzept (K) bringt die räumliche Vision der Agglomeration Freiburg zu den im vorhergehenden Kapitel dargestellten Hauptzielen zum Ausdruck. Es definiert die Leitlinien für die Agglomerationsstruktur auf unterschiedlichen Ebenen und die Hauptziele für die Entwicklung der Agglomeration in den nächsten Jahren.



K1. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

INHALT

SPEZIFISCHE ZIELE

LISTE DER VERKNÜPFTEN MASSNAHMEN

K1.1 - Kantons- oder Regionalzentrum / Agglomerationszentralitäten

Das Kantonszentrum stellt das administrative, politische und wirtschaftliche Zentrum des Kantons dar. Es besteht aus den Gemeinden Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf und teilweise auch Tavers. Es muss eine hervorragende Erschliessung durch die nationalen und regionalen Verkehrsnetze sowie eine hohe von allen Kantonsteilen ausgehende Erreichbarkeit aufweisen (> die Kriterien und Zielsetzungen in Bezug auf das Kantonszentrum werden im kantonalen Richtplan erläutert).

Das Regionalzentrum Düdingen-Tavers stellt das Bezirkszentrum dar, das von den Verkehrsnetzen gut erschlossen wird (> s. detaillierte Zielsetzungen unter K1.5).

In den anderen Zentralitäten werden die privaten und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen auf Quartierebene garantiert (< s. detaillierte Zielsetzungen unter K1.4).

K1.2 - Strukturierende Achsen

Auf den drei städtischen Strukturachsen ist die Komplementarität zwischen der Siedlungsentwicklung, dem Verkehr und der Landschaft zu fördern, indem garantiert wird, dass:

- Die Mehrheit der Bevölkerungszunahme auf die verdichtete Agglomeration konzentriert wird;
- Der Verdichtungsprozess und der städtische Umbauprozess eine grundlegende Rolle spielen;
- Die strukturierenden Achsen des ÖV und des LV maximal verstärkt werden;
- Die durchgehenden Landschaftsgebiete einen unverzichtbaren Faktor für die Lebensqualität darstellen.

Die spezifischen Ziele für die 3 Strukturachsen sind folgende:

K1.2.1 - Achse des öffentlichen Lebens

- Verbessern der Qualität der öffentlichen Räume mit attraktiven Plätzen und breiten Fussgängerzonen, nicht nur in der Altstadt, sondern auch entlang der gesamten Achse.
- Garantieren eines genügend grossen und angemessenen Raums für die Aufnahme der zukünftigen zusätzlichen öffentlichen Einrichtungen.
- Verstärken der durchgehenden Mobilitätsvernetzung entlang der gesamten Eisenbahnachse und bis zur Saane, mit besonderen Anstrengungen rund um die ÖV-Verkehrsknoten (Bahnhof Freiburg in den öffentlichen Raum einbinden, Bahnhof St. Leonhard im Süden des Plateau d'Agy).

Siedlungsentwicklungsmaßnahmen:

S-A01 Achse des öffentlichen Lebens

S-A02 Städtische Hauptachse

S-A03 Achse der dynamischen Zukunft



INHALT

SPEZIFISCHE ZIELE

LISTE DER
VERKNÜPFTEN
MASSNAHMEN

- Ausdehnen des städtischen Charakters der Achse bis zu ihren Extremitäten. Im Süden ist ein langfristiges Ausdehnen und Verstärken der Achse des öffentlichen Lebens bis nach Marly (Zone Winckler) zu prüfen.

K1.2.2 - Städtische Hauptachse

- Konsolidieren der bestehenden Siedlung und Aufwerten der öffentlichen Räume.
- Neuqualifizieren der Verkehrsachse für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und Verbessern des Langsamverkehrs.
- Für das **Schönbergquartier**: Gestalten einer attraktiven und lebendigen Quartierzentralität mit Aufwertung der öffentlichen Räume. Inwertsetzen des hohen Verdichtungspotenzials.
- Für die **Route de Villars**: Konsolidieren des Sektors als Stadtquartier mit kleinen Zentralitäten und öffentlichen Räumen entlang der strukturierenden ÖV-Verkehrsachse sowie das Verdichten der bestehenden Stadtsiedlung, um vom vorstädtischen Bild in den Charakter der kompakten Agglomeration überzugehen. Für den Sektor des **Doppelkreisels Moncor - Belle-Croix**: Herbeiführen einer städtischen Strukturierung und Neuqualifizierung durch Begünstigung der Möglichkeit, an dieser Stelle eine der Agglomerationszentralitäten von Villars-sur-Glâne zu errichten.
- Zum Arbeitsstandort **Moncor**: Entwickeln eines strategischen Agglomerationsstandorts mit entsprechender Wirtschaftsdynamik (> siehe detaillierte Zielsetzung unter S4.3).
- Für das Wohnquartier Dailles sowie die übrigen Sektoren von Villars-sur-Glâne (frühere Dorfzentralität zwischen dem Bahnhof, der Kirche und Cormanon): Verstärken der Rolle der Quartierzentralitäten und Garantieren einer Ergänzungsfunktion, um gemischte Quartiere zu schaffen und die Langsamverkehrsarten zwischen den Zentralitäten zu priorisieren.

K1.2.3 - Achse der dynamischen Zukunft

- Entwickeln eines strategischen Agglomerationsstandorts rund um den neuen Bahnhof Givisiez, entsprechend seines Eigenpotenzials und seiner besonderen Rolle in der Agglomeration (siehe detaillierte Zielsetzung unter Thema S4.4). Konkretisieren des hohen Potenzials, insbesondere des städtischen Umbau- und Verdichtungspotenzials, des Bahnhofstandorts und der Arbeitszone von Givisiez. Die logistischen und industriellen Aktivitäten in der Einflusszone des Bahnhofs sind durch ein Quartier mit gemischter Wohn- und Dienstleistungsnutzung zu ersetzen.
- Inkohärenzbringen der Zone, die zwischen der Universität Miséricorde und der früheren Zentralität von Givisiez (Chandolan - Corberayes - Chassotte) liegt, mit einer Neuqualifizierung der strukturierenden Verkehrsachse der Jurastrasse, einer Aufwertung der lokalen Zentralitäten und der neuen Bauten in Zusammenhang mit der Überdachung der Autobahn in Givisiez, sowie eine Verdichtung der bestehenden städtischen Siedlung entlang der Jurastrasse.



INHALT

SPEZIFISCHE ZIELE

LISTE DER
VERKNÜPFTEN
MASSNAHMEN**K1.3 - Strategische
Agglomerationsstandorte**

Die strategischen Agglomerationsstandorte müssen:

- eine treibende Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration spielen;
- das hohe Aufnahmepotenzial nutzen (unüberbaute Grundflächen; Verdichtung, Umbau);
- über eine hervorragende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verfügen (Bahn- und Stadtverkehr);
- über eine gute Standortlage in Bezug auf das regionale und überregionale Strassennetz verfügen.

Die Teilziele der strategischen Standorte werden unter Kapitel S4 wie folgt festgelegt:

- Bahnhof Freiburg — Plateau de Pérolles — Cardinal
- Moncor - Belle-Croix
- Givisiez
- Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg
- Bahnhof Nord Düdingen - Birch
- Zu diesen fünf Standorten ist noch der aussergewöhnliche Agglomerationsstandort Bertigny hinzuzufügen, der neben dem Standort Moncor - Belle-Croix liegt.

Siedlungsentwicklungsmaßnahmen:

S-A04 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Freiburg-Plateau de Pérolles-Cardinal

S-A05 Strategischer Agglomerationsstandort Moncor-Belle-Croix

S-A06 Strategischer Agglomerationsstandort Givisiez

S-A07 Strategischer Agglomerationsstandort Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg

S-A08 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Nord Düdingen-Birch

S-A09 Aussergewöhnlicher strategischer Agglomerationsstandort Bertigny

K1.4 - Siedlungsentwicklung ausserhalb der dichten Agglomeration

In den Gebieten ausserhalb der kompakten Agglomeration muss man:

- gegen die Siedlungsausdehnung und die Zersiedelung vorgehen;
- die Agglomerationszentren in den Ortschaften verstärken.

Die Standortziele für Avry und Marly sind folgende:

K1.4.1 - Avry und Matran

- Die Tendenz der Baulandhortung von landwirtschaftlichen Grundflächen in den zentralen Zonen eindämmen, die Siedlungsentwicklung der beiden Gemeinden neu strukturieren und koordinieren sowie ein neues geteiltes Zentrum im Süden von Avry-Centre schaffen.
- Die Erschliessungslogik der Einkaufszentren verändern: Die grossen Verkaufseinrichtungen in die ÖV- und LV-Netze sowie in die heute noch fehlende Kohäsion der Siedlungsentwicklung einbinden.
- Die Erschliessung der Orientierungsschule von Avry verbessern.
- Die notwendigen Zonen für das Bahn 2000-Trasse reservieren.

Siedlungsentwicklungsmaßnahmen:

S-A10 Aufgeteilte Zentralität Avry und Matran

S-A11 Zentralität Belfaux

S-A12 Zentralität Corminboeuf

S-A13 Zentralität Marly



INHALT

SPEZIFISCHE ZIELE

LISTE DER
VERKNÜPFTEN
MASSNAHMEN

- Realisierung einer neuen RER-Haltestelle auf der Höhe der Überführung zwischen der Route de la Pala und der Eisenbahnlinie. Sollte dieser Standort aufgrund der Bahn 2000 nicht infrage kommen, ist eventuell eine alternative Lösung vorzusehen. Eine Alternative wäre eine neue Haltestelle zwischen dem zuerst vorgesehenen Standort und dem gegenwärtigen Bahnhof Rosé (d. h. eine Verschiebung nach Westen mit möglicher Auflösung der Haltestelle Rosé).
- Vor der Realisierung der Haltestelle, soll dies Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, insbesondere der Einkaufszentren am Rande der Autobahn, verbessert werden.
- Die Siedlungsentwicklung und Mobilitätsnetze der beiden Gemeinden um die neue Haltestelle konzentrieren.
- Aufwertung des Siedlungsentwicklungspotenzials in der Nähe des neuen regionalen ÖV-Knotenpunktes im Westen der Agglomeration und Ausrichten des LV-Netzes auf diesen.

Falls die Haltestelle gar nicht oder nicht an der vor-gesehenen Stelle beim Bahnübergang realisiert wird, ist das gesamte Siedlungsentwicklungsvorhaben (Territorialprojekt) von Grund auf zu überarbeiten (die Konzentration der entwicklungsfähigen Grundflächen auf den Sektor rund um die neue Haltestelle von Avry rechtfertigt sich nur, wenn die Haltestelle auch tatsächlich realisiert wird).

- Aufnahme eines Prozesses, um die von der Baulandhortung gehemmten und rund um die RER-Haltestelle Avry vorgeschlagene Entwicklung zu fördern, und zwar in Abhängigkeit mit der Realisierung dieser Haltestelle.

K1.4.2 - Marly

- Erneuern und Verdichten der direkt mit der Route de Fribourg zusammenhängenden Siedlungsentwicklung, parallel zu einer Neuqualifizierung der Achse Route de Fribourg.
- Neuqualifizierung des öffentlichen Raumes und Schaffen von Zentralitäten, die vom Standort der öffentlichen Einrichtungen im Sektor Marly-Centre sowie auch in den Sektoren La Jonction und Marly Grand-Pré abhängig sind.
- Verbessern der LV-Verbindungen und des ÖV in der Zone zwischen dem Ilford-Areal und der Route de Fribourg, um die Erschliessung der dortigen Arbeitsplätze durch den ÖV zu verbessern.

K1.5 - Düdingen

- Wiederausgleichen ihres Wachstums im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil innerhalb der Agglomeration. Förderung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die sich auf das Gebiet um den Bahnhof konzentriert (Siedlungsumbau: gemischte Wohn- und Arbeitsnutzung) und in der Arbeitszone Birch, als strategischer Agglomerationsstandort (> siehe detaillierte Zielsetzung im Kapitel S4.6).
- Sanierung der Siedlungsentwicklung des Zentrums Düdingen, rund um die Hauptstrasse. Verdichtung des Taktfahrplanes der Eisenbahn (RER-Freiburg und S-Bahn Bern).

Siedlungs-
entwicklungs-
massnahmen:

S-A08 Strategi-
scher Agglome-
rationsstandort
Bahnhof Nord
Düdingen- Birch



K2. MOBILITÄT(M)

INHALT	SPEZIFISCHE ZIELE	LISTE DER VERKNÜPFTEN MASSNAHMEN
K2.1 - Eisenbahnnetz 2030	<ul style="list-style-type: none">• Erhalten und Verbessern der Eisenbahngrundstruktur der Agglomeration Freiburg. Aufwertung des Eisenbahnnetzes als solide Grundlage für die Siedlungsentwicklung, insbesondere die Neugestaltung der Haltestellen als Schlüsselstandorte für die Siedlungsentwicklung.• Sicherstellen der regionalen und nationalen Verbindungen sowohl nach aussen als auch der nach innen fliessenden Verkehrsbewegungen der Agglomeration (zum Beispiel Düdingen – Freiburg). <p>(> siehe detaillierte Zielsetzung unter Kapitel M1)</p>	<p>Infrastrukturelle Massnahmen:</p> <p>10 (10.1 bis 10.6) Schaffen/Neugestalten der Eisenbahnhaltestellen</p>
K2.2 - ÖV-Hauptachse	<ul style="list-style-type: none">• Verstärken der Verkehrshauptachsen des öffentlichen Verkehrs nach den Grundsätzen einer zentrumsorientierten ÖV-Erschliessung, die in radialer Form organisiert wird, mit Verkehrsachsenschnittstellen im Zentrum der Agglomeration und im Bereich des Bahnhofs, die eine Erschliessung des Kerns der Siedlungsentwicklungsgebiete gestatten.• Neugestalten des Verkehrshauptachsennetzes des strassengebundenen ÖVs im Kern der dichten Siedlungsentwicklungsgebiete sowie der historischen Strassenachsen der Agglomeration, die bisher dem motorisierten Individualverkehr gewidmet waren. <p>(> siehe detaillierte Zielsetzung unter Kapitel M1)</p>	<p>Infrastrukturelle Massnahmen:</p> <p>10 (10.1 bis 10.6) Schaffen/Neugestaltung der Eisenbahnhaltestellen 12 (12.1 bis 12.5) Gestaltung der ÖV-Schnittstellen 41 (41.1 bis 41.24) Neuqualifizierung in Verbindung mit dem strukturierenden Verkehrsachsennetz ÖV 42 (42.1 bis 42.4) Neuqualifizierung in Verbindung demsekundären Verkehrsnetz ÖV</p>
K2.3 - Langsamverkehrsverbindung (Trans-Agglo)	<ul style="list-style-type: none">• Entwickeln des Langsamverkehrsnetzes auf den historischen Achsen, deren Hauptader die sogenannte «Trans-Agglo» (von Avry bis Düdingen) darstellt.• Sicherstellen der Vernetzung der Gemeinden und der strategischen Agglomerationsstandorte. Kreisförmige und diagonale Erschliessung der Standorte innerhalb der dichten Agglomeration. <p>(> siehe detaillierte Zielsetzung unter Kapitel M2)</p>	<p>Infrastrukturelle Massnahmen:</p> <p>Paket P20 Realisierung einer gemischten Fussgänger-/Velo-Wegstrecke zwischen Avry und Düdingen (Trans-Agglo)</p>
K2.4 - Autobahn mit Anschlüssen	<ul style="list-style-type: none">• Unterstützen der grossen Verkehrsflüsse des MIV und der Schnellverbindungen, sowohl für das externe als auch interne Verkehrsaufkommen der Agglomeration.	<p>Infrastrukturelle Massnahmen:</p> <p>30 (30.1 bis 30.5) Neue Autobahninfrastruktur</p>



K3. LANDSCHAFT (L)

INHALT	SPEZIFISCHE ZIELE	LISTE DER VERKNÜPFTEN MASSNAHMEN
K3.1 - Fliessgewässer	Garantieren und Verstärken des natürlichen Charakters der Saane-schluchten und Nebenflusstäler in der dichten Agglomeration.	
K3.2 - Städtische Pärke / Durchgehende landwirtschaftliche und landschaftliche Grünzonen in der Umgebung der Agglomeration	Anzahl Pärke erhöhen und den Zugang zur Landschaft in der kompakten Agglomeration via Gletscherhügel, durchgehende Grünzonen und Flussraum der Saane erleichtern. (> siehe detaillierte Zielsetzungen betreffend die städtischen Pärke unter Kapitel LN1).	Landschaftliche Massnahmen: L-2 Städtischer Park Torry
K3.3 - Grosse Landwirtschaftszonen	Erhalten des stark geprägten Charakters der Landwirtschaftsgebiete im Kern und rund um die Agglomeration Freiburg. (>siehe detaillierte Zielsetzungen unter den Kapiteln LN3 und LN4).	Landschaftliche Massnahmen: L-3 Landwirtschaftliche Umgebung städtische Landwirtschaft

GESAMTTERRITORIALKONZEPT

Masstab 1:50'000

Legende

Siedlungsentwicklung

Symbol	Beschreibung	Richtplanteil
	Kantonales Zentrum	K1.1
	Regionalzentrum	K1.1
	Agglomerationszentralität	K1.1
	Achse des öffentlichen Lebens	K1.2
	Städtische Hauptachse	K1.2
	Achse der zukünftigen Dynamik	K1.2
	Strategischer Standort der Agglomeration	K1.3
	Siedlungsentwicklung ausserhalb der kompakten Agglomeration	K1.4, K1.5

Mobilität

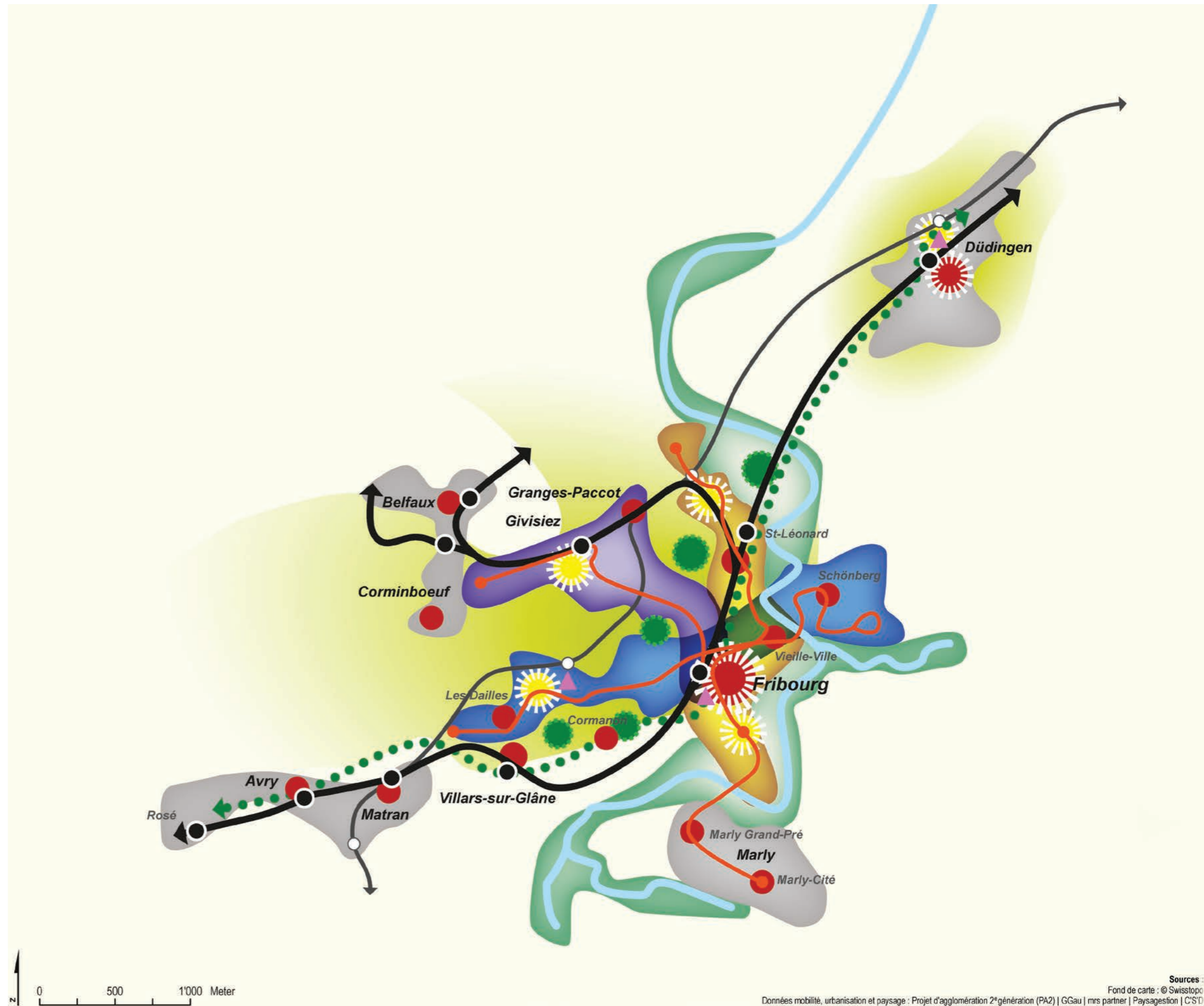
	Eisenbahnnetz 2030, mit Bahnhöfen	K.2.1
	Hauptachse ÖV	K.2.2
	Lagsamverkehrsverbindung (Trans-agglo)	K.2.3
	Autobahnen, mit Anschlüssen	K.2.4

Landschaft

	Fliessgewässer	K.3.1
	Städtischer Park der Saane	K.3.2
	Städtischer Park	K.3.2
	Durchgehende Landwirtschafts und Landschaftsgrünflächen in der Umgebung der Agglomeration	K.3.2
	Grosse Landwirtschaftzone	K.3.3

Informationshinweise

	Kantonaler Strategiesektor
--	----------------------------



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données mobilité, urbanisation et paysage : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageaction | C'S'D

4. SIEDLUNGSENTWICKLUNGSSTRATEGIE

	EINFÜHRUNG	24
S1	S1. AUFNAHMEKAPAZITÄT UND VERDICHTUNG	25
	S1.1 Zielsetzung	25
	S1.2 Umsetzung	25
S2	S2. ÄUSSERE BAUZONENGRENZE	26
	S2.1 Zielsetzung	26
	S2.2 Bedingungen für die Änderung der äusseren Bauzonengrenze	26
	S2.3 Umsetzung	27
S3	S3. INNERE BAUZONENGRENZE	28
	S3.1 Zielsetzung	28
	S3.2 Umsetzung	28
S4	S4 STRATEGISCHE AGGLOMERATIONSSTANDORTE	29
	S4.1 Zielsetzung	29
	S4.2 Spezifische Ziele für den Standort Bahnhof Freiburg - Plateau de Pérolles - Cardinal	29
	S4.3 Spezifische Ziele für den Standort Moncor - Belle-Croix	30
	S4.4 Spezifische Ziele für den Standort Givisiez	30
	S4.5 Spezifische Ziele für den Standort Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg	30
	S4.6 Spezifische Ziele für den Standort Bahnhof Nord Düdingen - Birch	31
	S4.7 Spezifische Ziele für den Standort Bertigny	31
	S4.8 Umsetzung	31
	SIEDLUNGSENTWICKLUNGSSTRATEGIE KARTE	33



EINFÜHRUNG

Urbane Zersiedlung, Bevölkerungswachstum, Qualitätsverlust und immer knapper werdende Freiräume sind die aktuellen Probleme, auf die die Siedlungsstrategie der Agglomeration eine Antwort geben will. Die Grundlagen der Siedlungsstrategie müssen der Agglomeration erlauben, ihre Aufnahmekapazität zu erhöhen und gleichzeitig die Qualität der Raumnutzung durch Begrenzung der urbanen Zersiedlung zu erhalten.

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen hat die Agglomeration ihrer Siedlungsentwicklung eine externe Grenze gesetzt. Dies bedingt eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete innerhalb dieses Perimeters, ohne die bisherige Lebensqualität zu vermindern. Mit dem Gedanken die Siedlungsverdichtung, die Funktionalitäten, die Wohnbarkeit und die Erhaltung der natürlichen Gebiete zu kombinieren, identifiziert die Siedlungsstrategie einerseits natürliche Zonen innerhalb des Perimeters, die durch eine interne Bauzonenbegrenzung zu erhalten sind. Andererseits erkennt sie strategische Standorte mit hohem Entwicklungspotenzial (Aufnahmekapazität, Zugänglichkeit), auf die sich die Entwicklungsdynamik der Agglomeration konzentrieren wird.



S1. AUFNAHMEKAPAZITÄT UND VERDICHTUNG

S1.1 - ZIELSETZUNG

- Verstärken des Kantonszentrums, um bis zum Jahre 2030 27'000 bis 35'000 zusätzliche Einwohner und 16'000 bis 17'000 zusätzliche Arbeitsplätze aufnehmen zu können.
- Privilegieren einer Siedlungsumbau- und Verdichtungspolitik (Einwohner und Arbeitsplätze) nach dem Grundsatz « $\frac{2}{3}$ der Entwicklung als Verdichtung». Dies bedeutet, dass für jeden m^2 verbaute Bruttogeschossfläche im Bereich der Siedlungsausdehnung 2 m^2 in Form von Verdichtung und Umbau zu erfolgen haben.
- Maximale Ausnutzung der Bauindexziffern.
- Die höchste Baudichte ist in der Umgebung der Bahnhöfe, der ÖV-Knotenpunkte, entlang der strukturierenden städtischen Achsen und an strategischen Standorten vorzusehen. Diese Baudichte muss höher sein als anderswo.
- Garantieren der Qualität der öffentlichen und teilöffentlichen Räume.

S1.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Setzt eine Sensibilisierungsstrategie für die Verdichtung in Koordination mit dem Bau- und Raumplanungsamt BRPA um und verwaltet eine Datenbank mit Verdichtungspotenzialen der Agglomeration.
- Identifiziert die strategischen Verdichtungssektoren.
- Garantiert die Qualität der Entwicklung.

Die Gemeinden

- Identifizieren und ergreifen Massnahmen gegen die Baulandhortung.
- Integrieren die Verdichtungsmassnahmen in ihre Ortsplanung.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtpläne (GemRP): Vorsehen der zukünftigen Entwicklungssektoren innerhalb des kompakten Agglomerationsperimeters.
- Zonennutzungsplan (ZNP): Wahl einer hohen Nutzungsdichte (zum Beispiel Wohnzonen von mittlerer bis hoher Dichte).
- Gemeindebaureglement (GBR): Festlegen der Bauvorschriften (Geschossflächenziffer, Ausnutzungsziffer, Bauhöhe), die eine tatsächliche Verdichtung erlauben.

Liste der verknüpften Massnahmen

Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A01 Achse des öffentlichen Lebens, S-A02 Städtische Hauptachse, S-A03 Achse der dynamischen Zukunft, S-A04 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Freiburg – Plateau de Pérolles – Cardinal, S-A05 Strategischer Agglomerationsstandort Moncor – Belle-Croix, S-A06 Strategischer Agglomerationsstandort Givisiez, S-A07 Strategischer Agglomerationsstandort Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg, S-A08 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Nord Düdingen – Birch, S-A09 Aussergewöhnlicher strategischer Agglomerationsstandort Bertigny, S-A10 Geteilte Zentralität von Avry und Matran, S-A11 Zentralität Belfaux, S-A12 Zentralität Corminboeuf, S-A13 Zentralitäten Marly, S-B01 Intensivieren des Siedlungsumbaus und der Siedlungsverdichtung.



S2. ÄUSSERE BAUZONENGRENZE

S2.1 - ZIELSETZUNG

- Beschränkung der Siedlungsentwicklung innerhalb des definierten Perimeters.
- Verstärken der bestehenden Siedlungsentwicklungsstrukturen.

S2.2 - BEDINGUNGEN FÜR DIE ÄNDERUNG DER ÄUSSEREN BAUZONENGRENZE

Eine Änderung der äusseren Bauzonengrenze ist nur zulässig, wenn die nachfolgenden Kriterien in kumulativer Form erfüllt sind:

- Eine Änderung ist nur im Rahmen einer Teil- oder Totalrevision des Richtplans der Agglomeration zulässig.
- Der Ausdehnungsbedarf muss im kommunalen oder interkommunalen Kontext begründet werden.
- Die Ausdehnung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept des Richtplans der Agglomeration.
- Die Ausdehnung charakterisiert sich durch eine hohe Wohndichte oder entspricht dem öffentlichen Interesse.
- Die gesamte Ausdehnungszone verfügt über eine qualitativ gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Die Distanz bis zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs beträgt weniger als 500 m für Bahnhöfe und weniger als 300 m für Bushaltestellen.
- Für den betroffenen Sektor wird im Rahmen eines Detailbebauungsplans ein Siedlungsentwicklungskonzept erstellt.
- Die Freiräume (öffentliche Räume, Grünzonen) sind Gegenstand einer besonderen Gestaltung. Die Ausdehnungsbegehren müssen derartige Freiräume besonders «pflegen» und eine gute Landschaftsqualität sicherstellen.

Für vier Agglomerationssektoren ausserhalb der äusseren Bauzonengrenze ist eine Änderung der Ausdehnungsgrenzen des Perimeters nur möglich, wenn die oben genannten Kriterien erfüllt sind und die nachstehenden zusätzlichen Bedingungen eingehalten werden. Es handelt sich dabei um folgende Sektoren:

Sektor Croset in Villars-sur-Glâne :

Der Sektor Croset, der in der Umgebung der RER-Haltestelle Villars-sur-Glâne liegt und mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen wird, könnte kurzfristig in den Ausdehnungsperimeter der bestehenden Siedlung integriert werden.

Zusätzliche Bedingungen:

- GFZ von mindestens 1,2.
- Eintrag der vor 2030 bewilligten Entwicklung in ein Gesamtstandortsprojekt.
- Die gesamte Ausdehnungszone verfügt über eine qualitativ gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Mindesttaktfahrplan von 15 Minuten, die Entfernung zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs muss für Bahnhöfe unter 500 m und für Bushaltestellen unter 300 m liegen.)

Sektor Grand Pré in Marly:

Der Sektor Grand Pré in Marly, der sich in der Verlängerung der aktuellen «Achse des öffentlichen Lebens» befindet, könnte längerfristig in den Ausdehnungsperimeter der bestehenden Siedlung integriert werden.

Zusätzliche Bedingung:

- GFZ von mindestens 1,2.



Sektor Haut des Agges in Avry:

Die Gemeinde Avry entwickelt gegenwärtig schon den ersten Teil des Sektors Haut des Agges («coup parti», nicht mehr rückgängig zu machen). Der zweite Teil dieses Sektors figuriert schon im Gemeinderichtplan, unter dem Abschnitt Bodennutzung, und stellt heute eine Baulücke in dieser Siedlungsentwicklung dar. Dieser Sektor könnte längerfristig entwickelt und in den Ausdehnungsperimeter der bestehenden Siedlung integriert werden.

Zusätzliche Bedingung:

- GFZ von mindestens 0,9.

Sektor Corberayes in Givisiez:

Der Sektor Corberayes, entlang der «Achse der dynamischen Zukunft», kann als Ausdehnungssektor des strategischen Standorts Givisiez betrachtet werden. Dieser Sektor könnte letztendlich in den Ausdehnungssektor der bestehenden Siedlung integriert werden.

Zusätzliche Bedingungen:

- GFZ von mindestens 1,2.
- Eintrag der vor 2030 bewilligten Entwicklung in ein Gesamtstandortsprojekt.
- Langfristiges Respektieren und Garantieren der grossen offenen und durchgehenden Landschaftsflächen zwischen Givisiez und Moncor, mithilfe einer entsprechend angemessenen Siedlungsform und Siedlungstypologie.

S2.3 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Legt die äussere Bauzonengrenze fest.
- Überprüft die Konformität der Änderungsbegehren bezüglich der äusseren Bauzonengrenze mit den vorgegebenen Änderungskriterien. (> siehe die Kriterien unter Thema S2.2).

Die Gemeinden

- Respektieren die äusseren Bauzonengrenze im Rahmen der Festlegung neuer Bauzonen.
- Unterbreiten der Agglomeration die notwendigen Dokumente ihrer Ortsplanung, um eine nur ausnahmsbezogene Änderung der äusseren Bauzonengrenze zu erreichen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Jeder zukünftige Ausdehnungssektor der Bauzone muss innerhalb der äusseren Bauzonengrenze geplant werden.
- Zonennutzungsplan (ZNP): Jede neue Bauzone muss die äussere Bauzonengrenze respektieren.
- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Die Wahl bezüglich der neuen Bauzonen muss gerechtfertigt werden, wobei ebenfalls die Konformität mit der äusseren Bauzonengrenze aufzuzeigen ist.

Liste der verknüpften Massnahmen

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung.



S3. INNERE BAUZONENGRENZE

S3.1 - ZIELSETZUNG

- Die biologischen Korridore vor der Siedlungsentwicklung bewahren (> dieses Ziel wird mit dem Kapitel LN6 koordiniert).
- Die Sektoren der städtischen Flusspärke der Saane (> siehe Perimeter «Innere Bauzonengrenze» auf der Karte der Siedlungsentwicklungsstrategie) und der vier städtischen Pärke der Gletscherhügel (> dieses Ziel wird mit den Themen LN1 und LN2 koordiniert) sowie die übrigen Grünflächen und offenen Landschaftszonen, die in der Ortsplanung der Gemeinden eingetragen sind, sind vor der Siedlungsentwicklung zu bewahren. Bis 2030 ist die innere Bauzonengrenze festgelegt worden. Innerhalb dieses Perimeters dürfen keine Überbauungen vorgenommen werden, wie zum Beispiel in den nördlichen und östlichen Randzonen des Petit Torry.

S3.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Legt die innere Bauzonengrenze fest.

Die Gemeinden

- Integrieren die innere Bauzonengrenze in ihre Ortsplanung und respektieren diese im Rahmen der Festlegung neuer Bauzonen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung:

- Gemeinderichtplan (GemRP): Jeder zukünftige Ausdehnungssektor der Bauzone muss die innere Bauzonengrenze respektieren.
- Zonennutzungsplan (ZNP): Jede neue Bauzone muss die innere Bauzonengrenze respektieren.
- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Die Wahl bezüglich der neuen Bauzonen muss gerechtfertigt und die Konformität mit der inneren Bauzonengrenze aufgezeigt werden.



S4. STRATEGISCHE AGGLOMERATIONSSTANDORTE

S4.1 - ZIELSETZUNG

- Die Entwicklungsdynamik der Agglomeration, insbesondere jedoch die Wirtschaftsdynamik ist in erster Linie auf folgende strategische Agglomerationsstandorte zu konzentrieren:

**Bahnhof Freiburg – Plateau de Pérolles – Cardinal;
Moncor – Belle-Croix;
Givisiez, die Umgebung des Bahnhofs und
der Arbeitszone;
Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg;
Bahnhof Nord Düdingen – Birch.**

Zu den fünf «strategischen Agglomerationsstandorten» ist noch der **«aussergewöhnliche strategische Standort Bertigny»** hinzuzurechnen, welcher über ein besonderes Wirtschaftsentwicklungspotenzial verfügt.

- Aufnahme der ausstrahlungskräftigen Einrichtungen und Anlagen auf Ebene der Agglomeration und der regionalen Ebene.
- Identifizieren und Entwickeln der Ergänzungsprofile im Rahmen einer standorteseigenen Wirtschaftsstrategie für die strategischen Agglomerationsstandorte, in Übereinstimmung mit den übrigen vorhandenen Nutzungseigenschaften der Standorte (Wohnnutzung, usw.). Bessere Ausnutzung der strategischen Agglomerationsstandorte durch Umsetzen spezifischer Planungsprozesse.
- Schaffen von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen, die ein attraktives Lebens- und Arbeitsumfeld und eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erlauben, besonders im Bereich der ÖV-Verkehrsknoten (Bahnhöfe).
- Anbieten einer qualitativ hochwertigen Erschliessung durch den ÖV, insbesondere in Bezug auf die Zuverlässigkeit, die Fahrzeit und den Taktfahrplan.
- Koordinieren der Entwicklung der strategischen Agglomerationsstandorte mit der aktiven Boden- und Grundeigentums politik des Kantons (strategische Sektoren und Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung), die im kantonalen Richtplan erläutert wird.

S4.2 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT BAHNHOF FREIBURG - PLATEAU DE PÉROLLES - CARDINAL

- Entwickeln eines vielfältigen Profils für diesen Standort und seiner unterschiedlichen Teilgebiete mit hochrangigen Dienstleistungen, die sich die kurze Entfernung zum Bahnhof und zu den Dienstleistungen im Stadtzentrum zunutze machen, die weiter über Hochschulbildungsprogramme von nationaler und internationaler Tragweite, den Technologiepark des Standorts Cardinal und über eine Kleinindustrie von hoher Qualität verfügen. Gleichzeitig ist auch die Wohnnutzung für diesen Standort zu verstärken.
- Entwickeln des Standorts Cardinal zu einem hochrangigen Technologiepark als Wahr- und Identitätszeichen für Stadt und Agglomeration sowie Definieren der zukünftigen Ausrichtung.
- Fortsetzen der hohen Verdichtungsprozesse und der öffentlichen Raumgestaltung, in Verbindung mit einer prioritären Fortentwicklung der öffentlichen Verkehrs- und Langsamverkehrsnetze. Eine besondere öffentliche Raumgestaltung ist für die Aufwertung und Vernetzung der öffentlichen Plätze des Boulevards de Pérolles und zusätzlich für den Ausbau des Langsamverkehrsnetzes mit seinen Bahnübergängen erforderlich.
- Aufnahme zusätzlicher öffentlicher Einrichtungen, um die Rolle des hochrangigen Standorts auf der «Achse des öffentlichen Lebens» zu verstärken. Sanierung der Bahnhofumgebung in Freiburg als Identifikations- und Umsteigeknoten sowie Ausschöpfen des Wirtschaftspotenzials rund um den Bahnhof.
- Schaffen einer Governancestruktur für den gesamten strategischen Standort.
- Neuqualifizierung des Plateaus de Pérolles im Sinne eines wahrhaftigen Universitätscampus, mit Reduzierung oder Aufhebung des motorisierten Individualverkehrs in diesem Sektor.
- Wahl der Zweckbestimmung des Standorts Cardinal in Übereinstimmung mit der Vereinbarung mit Feldschlösschen.



S4.3 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT MONCOR - BELLE-CROIX

- Entwickeln des Standorts zu einem auf einem Mischprofil beruhenden Unternehmenscampus (Wohn- und Arbeitsnutzung). Im Bereich der Arbeitsnutzung wird die Entwicklung in erster Linie auf Dienstleistungsaktivitäten ausgerichtet, unter garantierter Beibehaltung der aktuellen industriellen Aktivitäten in der Arbeitszone Moncor.
- Verbessern der Verbindungen von Moncor in Richtung Cormanon sowie dem Quartier Villars-Vert über den Doppelkreisel Belle-Croix.
- Mittel- bis langfristig ein neues Ortszentrum rund um die Kreuzung Belle-Croix in Villars-sur-Glâne vorsehen.
- Strukturieren der Siedlungsentwicklung und der Siedlungsfrente entlang der Route de Villars in Richtung des Agglomerationszentrums; Ersetzen der auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Arbeitsnutzung (Garagen, Tankstellen) durch das Ansiedeln von Arbeitsplätzen mit städtischem Charakter, um dem Standort das Image einer dichten Agglomeration zu verleihen.
- Verbessern der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, um eine modale Verkehrsumlagerung und eine Verringerung der Anzahl Parkplätze in der Industriezone zugunsten frei verfügbarer Räume für den Langsamverkehr und den öffentlichen Raum des Campus zu erreichen.

S4.4 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT GIVISIEZ

- Regenerieren der bestehenden Industrieareale rund um die neue Bahnhofstestelle Givisiez, um die Fortentwicklung der gemischten Zonennutzung dieses Entwicklungsstandorts zu gewährleisten (Industrie- und Dienstleistungsaktivitäten, Wohnnutzung, öffentliche Einrichtungen, usw.).
- Errichten einer Zentralität rund um den neuen Bahnhof.
- Verdichten der Industriezone Givisiez im Westen der Route de Belfaux, vorwiegend mit Handwerk- und Gewerbeaktivitäten, Fabriken und Logistikeinrichtungen, unter Beibehaltung des Grünflächencharakters und der in der gültigen Ortsplanung eingetragenen Ausdehnungsvorhaben.
- Ergänzen der fehlenden Vernetzung des öffentlichen Raums und des Langsamverkehrs, um das historische Zentrum Givisiez, die Industriezone, die Verkehrsschnittstelle, die gemischten Zonen im Norden der Route du Tir fédéral und im Süden der Route des Taconnets miteinander zu verbinden.

S4.5 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT PLATEAU D'AGY - PORTES-DE-FRIBOURG

- Umgestaltung der aktuell als Durchgangsstrasse genutzten Murtenstrasse zu einer Quartierstrasse mit öffentlichen Räumen und Langsamverkehrsverbindungen.
- Realisieren einer Siedlungsentwicklung mit starker städtischer Charakterprägung der öffentlichen Räume und einer attraktiven ÖV- und LV-Vernetzung.
- Vorsehen einer ausreichenden Dichte und Qualität entlang der mit den Wohn- und Arbeitsnutzungszone verbundenen Achse, um das Sozialleben und den öffentlichen Raum wieder zu beleben. Dies bezieht sich insbesondere auf die kollektive Wohnnutzung (siehe das Projekt für Agy Centre), die Dienstleistungsaktivitäten (siehe als neueres Beispiel das Unternehmen Groupe E) oder die öffentlichen Einrichtungen.
- Vermeiden einer Niederlassung von stark frequentierten Einkaufszentren, die in erster Linie auf eine Erschliessung durch den MIV angewiesen sind.
- Die Möglichkeiten von Hochhäusern in diesem Sektor prüfen.
- Schaffen und Reservieren von Zonen für zusätzliche öffentliche Einrichtungen entlang der « Achse des öffentlichen Lebens », darunter zum Beispiel für das Bauvorhaben eines Olympiaschwimmbekens.
- Einbinden der benachbarten öffentlichen Räume und Grünflächen, die für die Agglomeration einen hohen Stellenwert darstellen (Poyapark, Friedhof St. Leonhard, Landwirtschaftsflächen Grandfey und Gletscherhügel Torry) und Garantieren der offenen Verbindungen zwischen den Letzteren.
- Verbessern der multimodalen Knotenpunkte bei den Veranstaltungsstandorten, insbesondere durch Neugestaltung der öffentlichen Räume, durch attraktive und breite Zugänge zum Strassen- und Langsamverkehrsnetz sowie durch die Verbindung dieser Standorte zum öffentlichen Verkehrsnetz. Erstellen einer Studie bezüglich der Erschliessung dieser Standorte durch die Eisenbahn über die Linie Freiburg - Belfaux.



S4.6 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT BAHNHOF NORD DÜDINGEN – BIRCH

- Sicherstellen der Rolle als Arbeitsplatzschwerpunkt im Sensebezirk für die Ortschaft Düdingen und den strategischen Agglomerationsstandort mit einer qualitativ hochwertigen Erschliessung (Bahn und Strasse). In einem Durchmesser von 500 m rund um den Bahnhof Düdingen die gemischte Nutzung (Wohn- und Arbeitsnutzung) und eine hohe Siedlungsdichte fördern. Garantieren der beidseitigen Erschliessung des Bahnhofs durch den Langsamverkehr.
- Verstärken der Rolle und der Erschliessung der Bahnhofzone als Zentralität für den gesamten strategischen Agglomerationsstandort (Gaststätten- und Hotelgewerbe für die Arbeitsplätze, usw.).
- Vermeiden einer Zersiedlung der zusammenhängenden Grundflächen der Arbeitszonen Birch 1 und 2 durch Bauvorhaben, die sich mitten in diesen Zonen ansiedeln möchten.
- Vermeidung der Baulandhortung innerhalb des strategischen Agglomerationsstandorts.

S4.7 - SPEZIFISCHE ZIELE FÜR DEN STANDORT BERTIGNY

- Reservieren des Standorts für eine aussergewöhnliche Ansiedlung (grosses Bauvorhaben), die mindestens eine Grundfläche von 5 ha in Anspruch nimmt.
- Vorsehen der Ansiedlung eines Vorhabens von hoher Wertsteigerung. Seine Entwicklung muss den vom Agglomerationsprogramm geforderten Qualitätsgrundsätzen entsprechen.
- Reglementieren der Ansiedlung eines Vorhabens mithilfe eines restriktiven «Werkzeugkastens» bezüglich der Mobilität, der Landschaft und der Siedlungsentwicklung (> für nähere Angaben zum «Werkzeugkasten» siehe Massnahmenblatt Siedlungsentwicklung S-A09).
- Berücksichtigen der durchgehenden landschaftlichen Grünflächen zwischen Givisiez und Moncor bis zum Kantonsspital (> dieses Ziel wird mit dem Kapitel LN4 koordiniert).

S4.8 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Koordiniert mit dem Kanton und den betroffenen Gemeinden die Bestimmung der Projekt-Governance und die Identifizierung der im Rahmen der Entwicklung der strategischen Standorte zu realisierenden Studien.

Auswirkungen auf die Ortsplanung:

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integrieren der strategischen Agglomerationsstandorte.
- Bericht Gemeinderichtplan: Übernehmen der spezifischen Ziele der strategischen Standorte (> die spezifischen Ziele werden unter den Themen S4.2-S4.7 erläutert).

Liste der verknüpften Massnahmen:

Bahnhof Freiburg – Plateau de Pérolles – Cardinal:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A01 Achse des öffentlichen Lebens, S-A02 Städtische Hauptachse, S-A03 Achse der dynamischen Zukunft, S-A04 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Freiburg-Plateau de Pérolles-Cardinal, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und der Siedlungsverdichtung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: 20.1 Grünachse entlang der alten TPF-Gleisstrecke zwischen dem Bahnhof Freiburg und Pérolles, L10 Gestaltung der ÖV- Hauptachse TP in Villars-sur-Glâne, Sektor Bahnhof – Haltes-tel-le Villars-sur-Glâne, L12 Gestaltung der Avenue de la Gare/ÖV-Hauptschnittstelle.

- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz.

Moncor – Belle-Croix:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A02 Städtische Hauptachse, S-A05 Strategischer Agglomerationsstandort Moncor-Belle-Croix, S-A09 Aussergewöhnlicher strategischer Agglomerationsstandort Bertigny, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und der Siedlungsverdichtung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: 30.1 Neugestaltung des Anschlusses Freiburg-Süd
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz



Givisiez:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A03 Achse der dynamischen Zukunft, S-A06 Strategischer Agglomerationsstandort Givisiez, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: 10.2 Versetzung der RER-Haltestelle Givisiez, L13 ÖV-Schnittstellen, Massnahmen 12.4 bis 21.9, L16 Neuqualifizierung der Ortsdurchquerungen, Massnahme 43.5, L31 Überdachung der Autobahn.
- Landschaftliche Massnahmen: L-2 Städtischer Park Torry.
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz.

Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A01 Achse des öffentlichen Lebens, S-A07 Strategischer Agglomerationsstandort Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: 10.1 Eisenbahnhaltstelle Freiburg - St. Leonhard, L13 ÖV-Schnittstellen, Massnahme 12.2.
- Landschaftliche Massnahmen: L-2 Städtischer Park Torry.
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz.

Bahnhof Nord Düdingen - Birch:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A08 Strategischer Agglomerationsstandort Bahnhof Nord Düdingen-Birch, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und Siedlungsentwicklung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: L18 Neuqualifizierung der Ortsdurchquerung Düdingen, L28 Gestaltung der Erschliessung durch den LV der Bahnhaltstelle Düdingen, L30 Neugestaltung des Anschlusses Düdingen, Realisierung der Verbindung Birch-Luggiwil und der Umfahrung von Düdingen.
- Landschaftliche Massnahmen: L-3 Landwirtschaftliche Umgebung - Städtische Landwirtschaft.
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz

Bertigny:

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A02 Städtische Hauptachse, S-A05 Strategischer Agglomerationsstandort Moncor - Belle-Croix, S-A09 Aussergewöhnlicher strategischer Agglomerationsstandort Bertigny, S-B01 Intensivieren der Siedlungserneuerung und Siedlungsentwicklung.
- Infrastrukturelle Massnahmen: 45.1 Realisierung einer Erschliessungsachse Bertigny.
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus, U-4 Grundwasserschutz.



SIEDLUNGSENTWICKLUNGSSTRATEGIE

Masstab 1:50'000

Legende

Siedlungsentwicklungsgrenzen

Äussere Bauzonengrenze

Innere Bauzonengrenze

Strategische standorte der Agglomeration

Strategischer Standort der Agglomeration

Strategischer Standort der Agglomeration besonderer Standort Bertigny

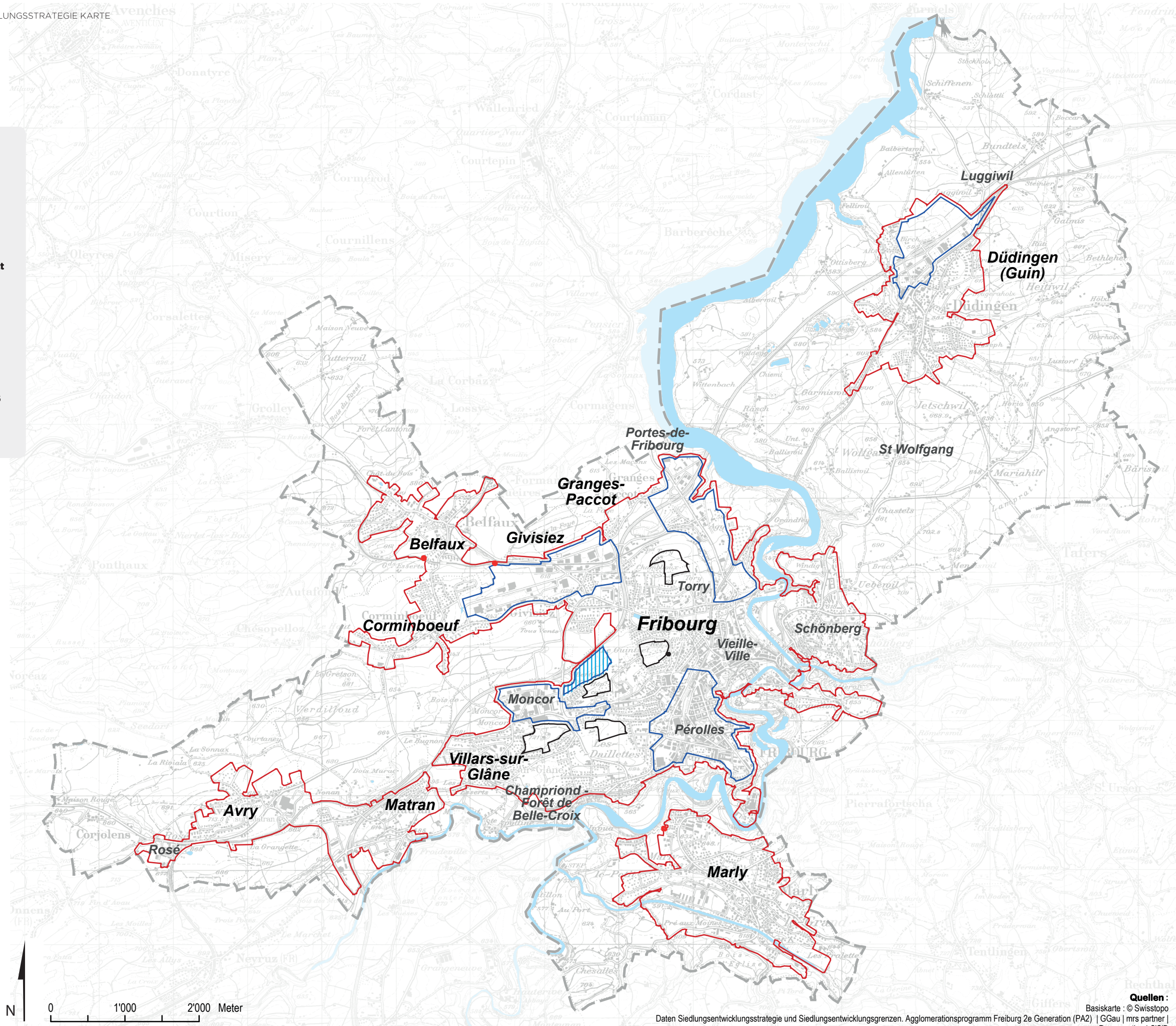
Richtplintext

S2

S3

S4.2 - S4.6

S4.7



0 1'000 2'000 Meter

5. MOBILITÄTS-STRATEGIE

	EINFÜHRUNG	36
M1	M1. ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)	37
	M1.1 Zielsetzung	37
	M1.2 Hierarchie des öffentlichen Verkehrsnetzes	38
	M1.3 Betriebsgrundsätze des öffentlichen Verkehrs	38
	M1.4 Grundsätze der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs	40
	M1.5 Umsetzung	41
	Mobilitätstrategie - Öffentliches Verkehrskonzept (ÖV) Karte	43
M2	M2. LANGSAMVERKEHR (LV)	45
	M2.1 Zielsetzungen	45
	M2.2 Hierarchie des Langsamverkehrsnetzes	46
	M2.3 Umsetzung	46
	Mobilitätstrategie - Langsamverkehrskonzept (LV) Karte	47
M3	M3. MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	49
	M3.1 Zielsetzungen	49
	M3.2 Hierarchie des MIV-Netzes	50
	M3.3 Umsetzung	50
	Mobilitätstrategie - Motorisierter individualverkehrskonzept (MIV) Karte	51
M4	M4. PARKIERUNG	53
	M4.1 Zielsetzungen	53
	M4.2 Umsetzung	54



EINFÜHRUNG

Die Siedlungsentwicklung muss von einer nachhaltigen Mobilität getragen werden, die es erlaubt, den modalen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und besonders der Pendler durch Umsetzung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsnetzes (ÖV) und die Entwicklung eines gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen Langsamverkehrsnetzes (LV) zu reduzieren.

Die in der Agglomeration mit der Mobilität verbundene Strategie beruht auf der grundlegenden Zielsetzung, einen kohärenten multimodalen Ansatz zu garantieren, indem der Schwerpunkt auf die Entwicklung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu setzen ist. Der Richtplan setzt sich zum Ziel, das mit der Bevölkerungszunahme zusätzlich auf dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr lastende Verkehrsaufkommen zu absorbieren und den motorisierten Individualverkehr in den Griff zu bekommen. Diese Bewältigung wird nach oben hin vor allem durch die Arbeitsnutzungsstandorte und nach unten hin durch eine streng gehandhabte Verkehrsmanagements- und Nachfragestrategie bedingt (insbesondere in Bezug auf das Parkieren).



M1. ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

M1.1 - ZIELSETZUNG

ZIELSETZUNG

SPEZIFISCHE ZIELE

Das Eisenbahnnetz zum Grundgerüst des regionalen und agglomerationsbezogenen Verkehrssystems machen

Verbessern des regionalen öffentlichen Verkehrsangebots durch Fortsetzung des Ausbaus des RER-Netzes (neue Bahnhöfe, Erweiterung des Angebots, usw.) und die Aufwertung der Bahnhöfe und Haltestellen als Eisenbahnschnittstellen.

Entwickeln eines ÖV-Hauptachsennetzes für die dichte Siedlungszone

Sicherstellen einer effizienten und attraktiven Erschliessung der bestehenden und zukünftigen dicht besiedelten Siedlungssektoren für die allgemeine Nutzungsnachfrage (Arbeit, Bildung, Einkauf und Freizeit).

Koordinieren der zukünftigen Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr.

Fördern der kompakten und auf den öffentlichen Verkehr ausgerichteten Siedlungsentwicklung und Ausbau der dicht besiedelten Stadtquartiere rund um die Haltestellen des Eisenbahnnetzes und der strukturierenden Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs. Garantieren einer hervorragenden Erschliessung der wichtigsten strategischen Agglomerationsstandorte und -zentralitäten.

Verändern des Mobilitätsverhaltens zugunsten einer vermehrten Benützung des öffentlichen Verkehrs

Sicherstellen einer vollständigen und leistungsfähigen Gebietsabdeckung, die auf einer hervorragenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr beruht.

Entwickeln und Fördern einer leistungsfähigen Komplementarität zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, die gestattet, die Einflussphäre des strukturierenden öffentlichen Verkehrsnetzes zu erweitern.

Entwickeln und Verbessern der Integration der verschiedenen Verkehrsnetze und Verkehrssysteme des öffentlichen Verkehrs, um die öffentlichen Verkehrsbewegungen und die wirtschaftliche Nutzung der Verkehrsmittel zu erleichtern (Synergienutzung), insbesondere der regionalen und vorstädtischen Busanschlüsse zum öffentlichen Verkehrsangebot auf der jeweils höheren Hierarchiestufe.

Verbessern der Wahrnehmbarkeit, der Klarheit und der Erschliessung des ÖV-Netzes.



M1.2 - HIERARCHIE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRSNETZES

Die Struktur des öffentlichen Verkehrsnetzes organisiert sich anhand der nachfolgenden Hierarchie (> siehe Karte «Öffentliches Verkehrskonzept ÖV»):

- **Eisenbahnlinien**, die das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrsnetzes der Agglomeration darstellen. Dabei stellt der Bahnhof Freiburg die nationale und regionale, die RER-Haltestellen die regionale Erschliessung sicher.
- **Regionale Buslinien**, welche die Verbindungen zwischen der Region und der Agglomeration gewährleisten.
- **Hauptbuslinien** von hoher Qualität (Taktfahrplan mit hohen Frequenzen und minimale Fahrstreckenzeiten), welche die Verbindungen in Richtung Agglomerationszentrum sicherstellen.
- **Sekundäre und tangentielle Buslinien**, welche die Erschliessung der wichtigsten Wohnquartiere, der grossen Verkehrserzeuger und der Hochschulen garantieren.
- **Vorstädtische Buslinien**, welche die Erschliessung der Ortschaften, der Weiler und der Quartiere der Agglomerationskrone sicherstellen.
- **ÖV-Umsteigeknoten**, welche die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit den übrigen Verkehrsarten ermöglichen.

M1.3 - BETRIEBSGRUNDSÄTZE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

In der folgenden Tabelle umfasst das städtische Buslinienetz die Hauptbuslinien, die Sekundär- und Tangentiallinien sowie die vorstädtischen Linien.



GRUNDSATZ	EISENBAHN- NETZ	REGIONALE BUSLINIEN	STÄDTISCHE BUSLINIEN
<p>Fahrplanangebot der Eisenbahnlinien für den Zeithorizont 2030</p> <p>Vier Züge pro Stunde und Richtung in allen Verkehrssparten des Agglomerationsnetzes.</p>	X		
<p>Fahrplanangebot der Buslinien</p> <p>Tagsüber muss mindestens der 7.5'-Takt auf dem städtischen Hauptbusliniennetz im Agglomerationsperimeter sichergestellt werden, sowie ein der 30'-Takt auf dem gesamten städtischen Busliniennetz des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Abends, am Wochenende und zu Nebenverkehrszeiten muss auf dem städtischen Bushauptliniennetz ebenfalls der 15' -Takt gewährleistet werden.</p>			X
<p>Grundsätze für die regionalen Buslinien</p> <p>Die langen überregionalen Linien müssen in den Kern der Agglomeration zum Bahnhof Freiburg führen. Diese überregionalen Linien können auf ihrer Ebene ebenfalls strukturierende Verkehrsachsen mit Anschlüssen zu anderen Buslinien darstellen.</p> <p>Die örtlichen regionalen Linien müssen Anschlüsse zu den Bahnhöfen in der Agglomerationsperipherie gewährleisten. Das Umsteigen (Bus - Bahn und umgekehrt) muss benutzerfreundlich (Gestaltung) und attraktiv sein (kurze Anschlusszeiten).</p>		X	
<p>Verkehrsanschlüsse an den Hauptschnittstellen des öffentlichen Agglomerationsverkehrs</p> <p>Zu den Verkehrsnetzen auf höherer Ebene müssen optimale Anschlüsse sichergestellt werden, insbesondere bei den Schnittstellen des Hauptbahnhofs Freiburg (zum regionalen und nationalen Bus- und Eisenbahnverkehr).</p> <p>Für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz der Agglomeration müssen die Fahrpläne so gestaltet sein, dass die Auswirkungen von Verkehrsunterbrechungen durch Anbieten optimaler Verkehrsanschlüsse auf ein Mindestmass reduziert werden.</p>	X	X	X
<p>Begrenzen der Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Die sekundären, die vorstädtischen Bus- und örtlichen Regionallinien müssen die Feinerschliessung gewährleisten und den Benutzern attraktive Anschlussverbindungen zu den strukturierenden Verkehrsachsen, insbesondere zum Eisenbahnnetz anbieten. Eisenbahn- und Busnetz müssen sich ergänzen (Doppelspurigkeit und Konkurrenz sind zu vermeiden).</p>	X	X	X



M1.4 - GRUNDSÄTZE DER AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

In der folgenden Tabelle umfasst das städtische Buslinienetz die Hauptbuslinien, die Sekundär- und Tangentiallinien sowie die vorstädtischen Linien.

GRUNDSATZ	EISENBAHN-NETZ	REGIONALE BUSLINIEN	STÄDTISCHE BUSLINIEN
<p>Fördern des multimodalen Verkehrs</p> <p>Für Peripheriezonen, die durch den öffentlichen Verkehr wenig oder nicht erschlossen werden, die Inanspruchnahme der multimodalen Verkehrsmöglichkeiten fördern (B+R, P+R, Carsharing, usw.).</p>	X	X	X
<p>Alternierende Fahrpläne auf gemeinsamen Fahrstrecken</p> <p>Erhöhen des Fahrplanangebotes, um eine gut alternierende Verkehrsnutzung auf den gemeinsamen Fahrstrecken im Kern des städtischen ÖV-Systems zu ermöglichen. Ein 3,5'-Takt kann durch Übereinanderlegen zweier Linien à 7,5' erreicht werden.</p>		X	X
<p>Optimieren der Haltestellenstandorte</p> <p>Verstreute Haltestellen zugunsten einer geringeren Anzahl und einer benutzerfreundlicheren Gestaltung der Haltestellen ersetzen. Erschliessen gewisser Interessenstandorte, die heute noch nicht erschlossen sind. Begrenzen der Anzahl einseitig bedienter Haltestellen.</p>		X	X
<p>Erhöhen der Betriebsgeschwindigkeit, ohne Beeinträchtigung der Erschliessung</p> <p>Verbessern der Leistungsfähigkeit des Busverkehrs, insbesondere auf den strukturierenden Hauptachsen des städtischen Busnetzes. Aufheben der häufig auftretenden Verkehrsüberlastungen durch Umsetzen buseigener Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr, durch Buskorridore vor Kreuzungen, Haltestellen auf der Fahrbahn und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Kreuzungen.</p>		X	X
<p>Beschleunigen der regionalen Buslinien in der Stadt</p> <p>Die regionalen Busse müssen die Peripherie, Zentralitäten und Umsteigeknoten effizient miteinander verbinden. Regionale Bushaltestellen werden nur an verkehrstechnisch zentralen und wichtigen Stellen errichtet (Verkehrsknotenpunkte, Abfahrts- und Ankunftsstellen, wichtige Entwicklungsstandorte).</p>	X		
<p>Direkte Fahrstreckens</p> <p>Verhindern schlaufenartiger oder gabelförmiger Fahrstrecken auf dem gesamten Verkehrsnetz (kurze Schlaufen oder Gabelungen auf den Endstrecken der Sekundär- und Tangentialbuslinien sowie auf den vorstädtischen Linien sollen wo sinnvoll möglich sein, aber die Ausnahme bleiben).</p>	X	X	



M1.5 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Plant und bestellt die Verkehrsdienstleistungen bei den Unternehmen, welche das RER-Bahnnetz und die Regionalbuslinien betreiben.
- Sorgt für die Kohärenz des öffentlichen Verkehrskonzepts der Agglomeration mit der kantonalen Planung.
- Analysiert die Offerten der von den regionalen Körperschaften beauftragten Verkehrsunternehmen und legt den Gesamtbetrag für die Inanspruchnahme der kantonalen Beteiligung fest, in Übereinstimmung mit dem Verkehrsgesetz (VG) und seinem Ausführungsreglement.
- Realisiert die Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen.

Die Agglomeration

- Konkretisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Konzept der urbanen Buslinien in Übereinstimmung mit dem regionalen ÖV-Busnetz und veranlasst Studien zur Linienführung des Busnetzes.
- Bestellt die Dienstleistungen bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen, die das städtische Busliniennetz betreiben.
- Führt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die notwendigen übergeordneten Studien für die Anwendung der Betriebsgrundsätze und die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs durch, insbesondere für Massnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs und Festlegung der Haltestellenstandorte, wobei sie die Realisierungen mit den Grundeigentümern der verschiedenen Teilstücke koordiniert (Gemeinden oder Kanton).

Die Gemeinden

- Koordinieren die ÖV-Massnahmen mit den Siedlungsentwicklungsmassnahmen, definieren die Standorte der Bushaltestellen in Koordination mit der Agglomeration und realisieren die damit verbundenen Gestaltungsmassnahmen.
- Die Gemeinden koordinieren mit der Agglomeration die Anwendungsmodalitäten der Betriebsgrundsätze und der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs.

- Beteiligen sich an der Planung der Massnahmen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragen die Elemente des öffentlichen Verkehrskonzepts der Agglomeration in Zusammenhang mit der Gestaltung der Vorhaben, der Betriebsgrundsätze und der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs.
- Bericht Gemeinderichtplan: Verweist auf die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs und die Netzhierarchie.


Liste der verknüpften Massnahmen:

- **Infrastrukturelle Massnahmen:** 10 (10.1 bis 10.6) Errichten und Neugestalten der Eisenbahnhaltestellen, 11 (11.1 bis 11.15), Gestaltungsmassnahmen für die zerstreuten städtischen Busnetze, 12 (12.1 bis 12.5) Gestalten der öffentlichen Verkehrsschnittstellen, 41 (41.1 bis 41.24) Neuqualifizierung in Verbindung mit dem strukturierenden öffentlichen Verkehrsachsenetz, 42 (42.1 bis 42.4) Neuqualifizierung in Verbindung mit dem öffentlichen Sekundärverkehrsnetz, 45 (45.1 und 45.2) Neue Erschliessungsinfrastruktur, 46 (46.1 bis 46.8) Errichten/Erweitern der Relais-Parkanlagen, 47 (47.1 und 47.2) Neuzuteilung/Abbruch von Relais-Parkanlagen.
- **Nicht infrastrukturelle Massnahmen:** A: Umsetzung einer Verkehrsregulierungszentrale, E: Evolution der Tarifpolitik, F: Mobilitätsplan, G: Dienstleistungen, H: Marketing für eine nachhaltige Mobilität.

MOBILITÄTSSTRATEGIE ÖFFENTLICHER VERKEHRKONZEPT (ÖV)

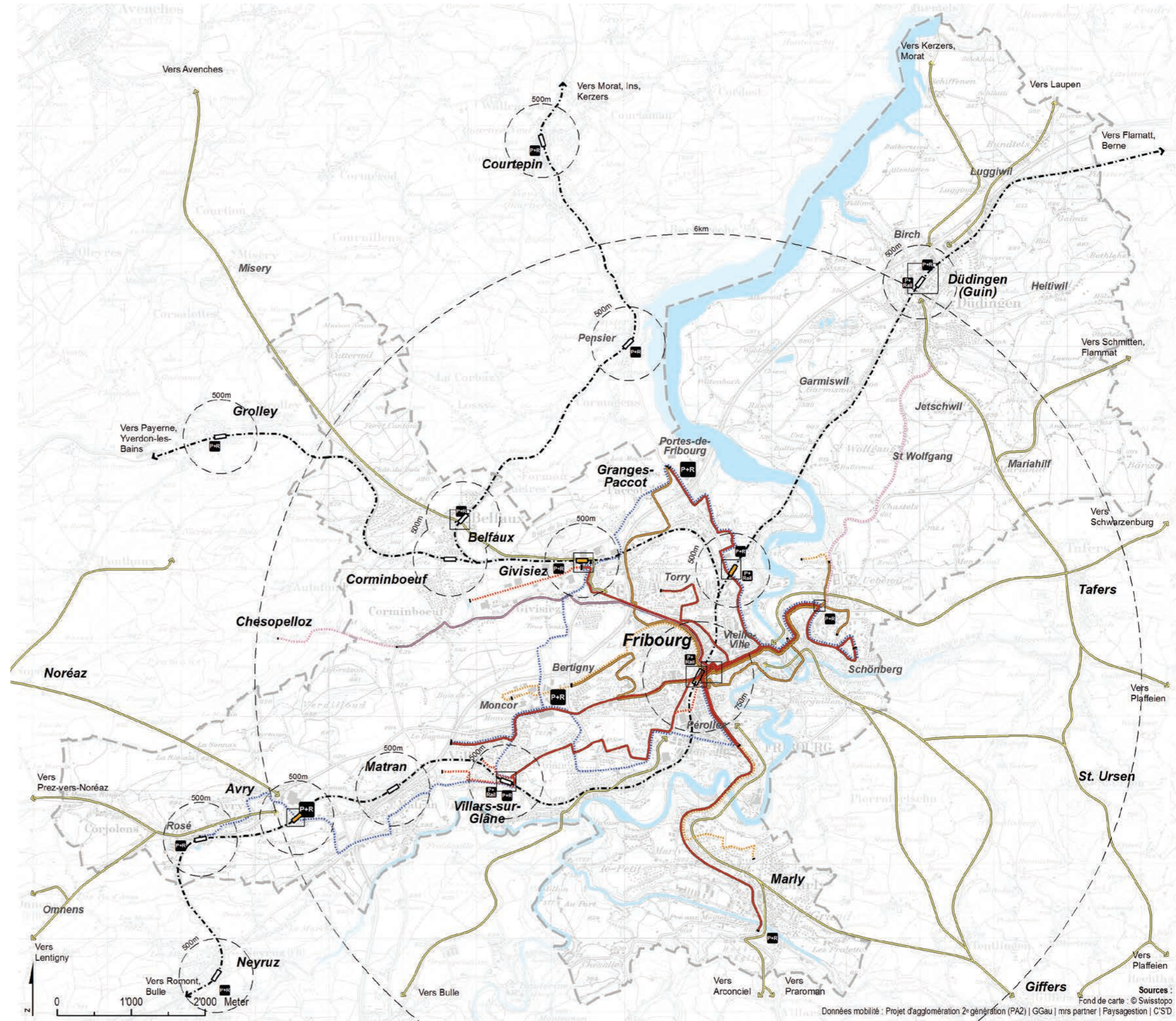
Masstab 1:50'000

Legende

-  Eisenbahnnetz
-  SBB-Bahnhof / RER-Haltestelle (bestehend)
-  SBB-Bahnhof / RER-Haltestelle (geplant)
-  Schnittstelle ÖV
-  Hauptbuslinie
-  Sekundäre Buslinie
-  Sekundäre Tangentialbuslinie
-  Vorstädtische Buslinie
-  Linie oder Linienerweiterung

Informationshinweise

-  Regionale Buslinie
-  Parc & Ride
-  Parc & Rail (Gelegenheitsbenutzer)
-  Bahnhoferschliessungsareal



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données mobilité : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageion | C'SD



M2. LANGSAMVERKEHR (LV)

M2.1 - ZIELSETZUNGEN

ZIELSETZUNGEN

Entwickeln eines sicheren, attraktiven, dichten und zusammenhängenden Langsamverkehrsnetzes für die tägliche Mobilität.

SPEZIFISCHE ZIELE

Schaffen eines Langsamverkehrsnetzes, das so strukturiert und hierarchisiert ist, dass es für den Benutzer leicht verständlich ist und ein Mobilitätsverhalten gestattet, das mit den verschiedenen Nutzungsarten im Einklang steht.

Unterscheiden und Planen eines Fussgänger- und Fahrradwegnetzes, das den spezifischen Bedürfnissen der beiden Langsamverkehrsarten entspricht.

Ergänzen und Weiterentwickeln der bestehenden Netze, um die Kontinuität und die Sicherheit der Wegstrecken auf Ebene der gesamten Agglomeration sicherzustellen. Schaffen einer Feinvernetzung der Langsamverkehrsverbindungen und der öffentlichen Räume (sowohl auf kommunaler als auch lokaler Ebene). Neugestalten gewisser bestehender Wegstrecken und Vervollständigen der lückenhaften Wegstrecken und fehlenden Überquerungen, die für den Aufbau des Agglomerationsnetzes notwendig sind.

Gewährleisten der Sicherheit des Netzes sowohl entlang der Wegstrecken als auch bei den Überquerungen.

Verbinden der LV-Netzwerke und deren Einrichtungen mit den übrigen Verkehrsnetzen. Es geht generell darum, die Erschliessung der Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch die Fussgänger und Velofahrer zu verbessern. Bereitstellen eines hervorragenden Abstellplatzangebots für die Fahrräder, insbesondere in den Zentralitäten, in der Nähe der Verwaltungsgebäude, der Schulen sowie der Dienstleistungs- und Verkaufseinrichtungen der strategischen Agglomerationsstandorte.

Verbessern der Qualität der Fussgänger- und Fahrradwege sowie der öffentlichen Räume, um die Attraktivität des Langsamverkehrs zu erhöhen

Integratives Gestalten des Langsamverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten auf der gesamten Strassenraumbene. Die Verständlichkeit und die Identifikationsrolle des öffentlichen Agglomerationsraums müssen durch diese Gestaltungsvorhaben begünstigt und gefördert werden.

Nutzen der natürlichen gebietsbezogenen Qualitäten der grün und blau dargestellten Feinvernetzung (Karte S. 57) und Abstützen auf die öffentliche Raumstruktur, um die Attraktivität des Langsamverkehrs zu verstärken und den Modalsplit zugunsten des LV zu garantieren.

Umsetzen einer Förderungspolitik für den Langsamverkehr

Weiterentwickeln und Verankern der Rolle des Fuss- und Veloverkehrs in der täglichen Mobilität, insbesondere durch Schaffen von Mobilitätsservicestellen, Sensibilisierungskampagnen, usw. Durchführen von Fördermassnahmen zugunsten der Fussgänger.



M2.2 - HIERARCHIE DES LANGSAMVERKEHRSNETZES

Die Struktur des Langsamverkehrsnetzes organisiert sich aufgrund der folgenden Hierarchie (> siehe Karte «Langsamverkehrskonzept LV »):

- **Strukturierendes Agglomerationsnetz:** Erlaubt insbesondere für Velofahrer das Gestalten schneller Kurz- und Langstreckenverbindungen zwischen den grossen Agglomerationszentren.
- **Strukturierendes Primärnetz:** Nimmt die Funktion wahr, den Verkehrsanschluss zu den Zentralitäten der Agglomeration und zum öffentlichen Verkehr sicherzustellen (Bahnhöfe, Eisenbahn- und Bushaltestellen). Es erlaubt ebenfalls die Erschliessung der Dienstleistungssektoren und der grossen Verkehrserzeuger.
- **Strukturierendes Sekundärnetz:** Verkörpert das lokale Erschliessungsnetz und stellt vom primären oder sekundären Agglomerationsnetz ausgehend den Zugang zu den Wohn- und Arbeitssektoren sicher.
- **Freizeit -/Landschaftsnetz:** Bietet Wegstrecken von hervorragender landschaftlicher Qualität abseits der grossen Verkehrsflüsse an, wird wenig befahren und ist schwach besiedelt. Es gestattet den Zugang zu den Parks und Naturzonen.
- **Velotourismusnetz:** Besteht aus beschilderten Fahrradwegstrecken für den Tourismus (Velotourismus).
- **Regionales Netz:** Fördert den Zugang zu benachbarten Regionen.
- **Kantonales Wanderwegnetz:** Besteht aus beschilderten Fusswanderwegen und wird durch den Kanton Freiburg betrieben. Dieses Wandernetz ist auf der Karte nicht dargestellt (nähere Information siehe Webseite geo.admin.ch)

M2.3 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Plant die kantonalen Fahrradwegnetze.
- Erstellt und aktualisiert das Netz der Wanderwege.

Die Agglomeration

- Plant das Langsamverkehrsnetz auf regionaler Ebene in Koordination mit der kantonalen Planung.

- Konkretisiert das Langsamverkehrskonzept LV im strukturierenden Verkehrsnetz und koordiniert die Umsetzung der Langsamverkehrsmassnahmen.
- Fördert die Schaffung von zusätzlichen Dienstleistungen, die das Velofahren bevorzugen.
- Koordiniert die Projekte und spezifischen Gestaltungsvorhaben mit anderen Verbindungen.

Die Gemeinden

- Planen das Langsamverkehrsnetz auf örtlicher Ebene.
- Planen und realisieren die Projekte zugunsten des Langsamverkehrs.
- Ergänzen das Langsamverkehrsnetz auf einer feineren Ebene (Gemeinde und Quartiere), um die lokale Verkehrsdurchlässigkeit und das Schaffen der Netzan-schlüsse zum Langsamverkehrsnetz der Agglomeration sicherzustellen.
- Entwickeln ein Konzept auf kommunaler Ebene für Veloabstellplätze, um die Einrichtungen in der Umgebung der Schulen, Verwaltungen, Geschäfte und anderer Zentralitäten auf kommunaler Ebene zu ergänzen.

Auswirkungen auf die Ortsplanung:

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integrieren und koordinieren die kommunale Planung mit dem entsprechenden Inhalt des Langsamverkehrskonzepts der Agglomeration. Erläuterungsbericht: Hervorheben der Kohärenz des kommunalen Netzwerks mit dem Konzept der Agglomeration und Begründen der eventuell notwendigen Anpassungen.

Liste der verknüpften Massnahmen:

- **Infrastrukturelle Massnahmen:** 20 (20.1 bis 20.17) Herstellen der Verbindungen, der fehlenden Wegstrecken im Verkehrsnetz der Agglomeration, 21 (21.1 bis 21.17) Schaffen und Gestalten der Bahnübergänge mit Barrieren, 22 (22.1 bis 22.25) Gestalten der Verbindungen, Realisieren der im Verkehrsnetz der Agglomeration fehlenden Wegstrecken, 23 (23.1 bis 23.4) Schaffen von Fahrradabstellplätzen in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr und den Zentralitäten, 45 (45.1 und 45.2) Neue Erschliessungsstruktur.
- **Nichtinfrastrukturelle Massnahmen:** F: Mobilitätsplan, G: Dienstleistung, H: Marketing für eine nachhaltige Mobilität.



MOBILITÄTSSTRATEGIE LANGSAMVERKEHRKONZEPT (LV)

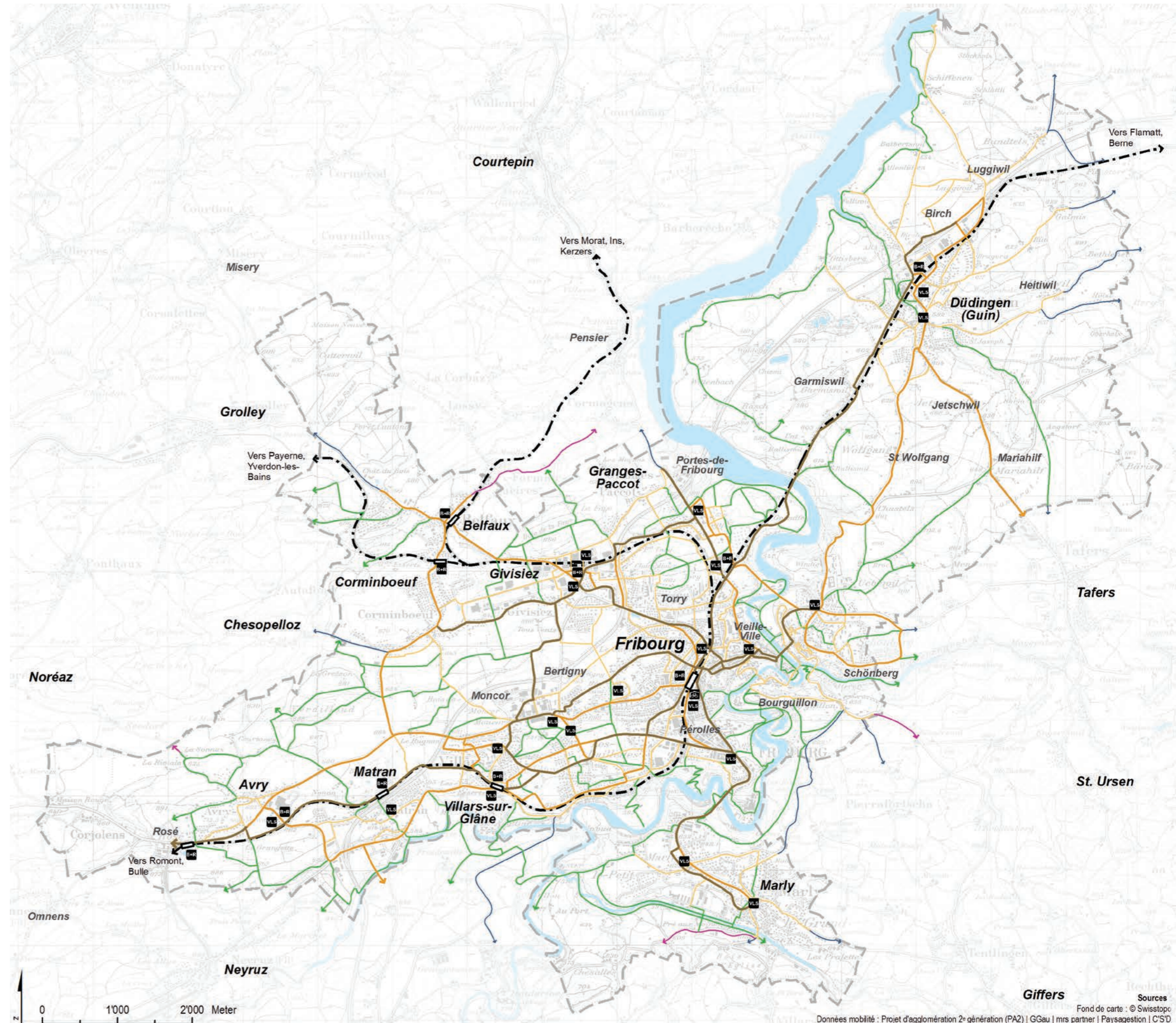
Masstab 1:50'000

Legende

- Strukturierendes Agglomerationsnetz
- Strukturierendes Primärnetz
- Strukturierendes Sekundärnetz
- Freizeit-/Landschaftsnetz
- Velotourismusnetz
- Regionales Netz
- SBB-Bahnhof / RER-Haltestelle
- Eisenbahnnetz

Informationshinweise

- Bike & Ride
- Veloausleihstation
- Velostation



Giffers Sources
 Fond de carte : © Swisstopo
 Données mobilité : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageaction | C'S'D



M3. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

M3.1 - ZIELSETZUNGEN

ZIELSETZUNGEN

TEILZIELE

Einschränken der Verkehrsbewegungen des motorisierten Individualverkehrs

Fördern der richtigen Nutzungsart am richtigen Ort, dies gilt vor allem für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen und noch mehr für verkehrsintensive Einrichtungen (VE).

Einschränken des motorisierten Individualverkehrs im Kern der Agglomeration.

Erschliessen der strategischen Agglomerationsstandorte und der dichten Stadtzonen mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.

Absorbieren der zusätzlichen mit dem Bevölkerungswachstum verbundenen Verkehrsbewegungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Reduzieren des privaten und öffentlichen Parkplatzangebots, insbesondere im Zentrum und entlang der strukturierenden Achsen des öffentlichen Verkehrs.

Bewältigen der Verkehrsbelastung im Zentrum und in Wohnquartieren durch eine angemessene Strassennetzhierarchie

Gestaltung und sinnvolle Verwaltung des städtischen Strassennetzes, um die Benutzung der strukturierenden Zugangachsen der Agglomeration zu fördern.

Errichten von Zonen mit beschränkter Geschwindigkeit und dank flankierender Massnahmen den Transitverkehr einschränken (Sackgassenprinzip).

Den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr durch sinnvolles Management auf dem Agglomerationsstrassennetz fördern

Räumliche Neufestlegung der Prioritäten unter den Verkehrsarten durch eine Neuaufteilung des Strassenraums zugunsten ÖV und LV, mit der Absicht, die Verkehrsgeschwindigkeiten zu senken.

Zeitliche Neuverteilung der Prioritäten unter den Verkehrsarten durch eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Kreuzungen. In den Zentralitäten und der Umgebung der ÖV-Umsteigeknoten ist auch dem Langsamverkehr eine erhöhte Priorität einzuräumen.

Anpassen der Netzstrukturen an die örtlichen Bedingungen und verbessern der Lebensqualität der Bevölkerung und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Vermeiden einer Prädominanz des Verkehrs und des Parkierens in den öffentlichen Räumen, um deren Attraktivität und Qualität zu verbessern. Nutzungsmaximierung des bestehenden strukturierenden Netzes durch Leitmassnahmen und örtliche Anpassungen. Das Strassennetz durch örtlich begrenzte Verbesserungen ergänzen



M3.2 - HIERARCHIE DES MIV-NETZES

Die Hierarchisierung des Strassennetzes der Agglomeration zielt darauf ab, die Verkehrsbewegungen des motorisierten Individualverkehrs je nach Fortbewegungsart auf angemessene Verkehrsnetze zu kanalisieren (> siehe Karte «Konzept motorisierter Individualverkehr - MIV»):

- **Strukturierendes überregionales Netz** (Autobahn). Trägernetz für grosse MIV-Verkehrsflüsse und schnelle Verbindungen für Quell- und Zielverkehr der Agglomeration.
- **Strukturierendes regionales Netz.** Strukturierendes Strassennetz für die regionalen Gebiete, das den Zugang zum strukturierenden überregionalen Netz und zum strukturierenden Stadtnetz der Agglomeration gestattet.
- **Regionales Erschliessungsnetz.** Strassennetz, welches an das strukturierende regionale Netz anschliesst und die Funktion hat, die regionalen Gebiete zu erschliessen.
- **Strukturierendes städtisches Netz.** Strassennetz, das für die internen Verkehrsbewegungen der Agglomeration privilegiert ist und vom strukturierenden überregionalen Netz sowie vom strukturierenden regionalen Netz ausgehend den Zugang zu den verschiedenen Gebieten der Agglomeration ermöglicht.
- **Städtisches Erschliessungsnetz.** Strassennetz, das vom strukturierenden städtischen Netz ausgehend den Zugang zu den Wohn- oder Arbeitszonen sicherstellt. Es strukturiert die Quartiere und erlaubt die Realisierung des Sackgassenprinzips zur Abschreckung des Transitverkehrs.
- **Ortsdurchquerung mit Bewältigung des Verkehrs.** Durchquerung von Dörfern oder städtischen Zentralitäten mit Begrenzung des Verkehrsvolumens und der Verkehrsgeschwindigkeiten. Diesen Verkehrsachsen ist eine hohe Priorität zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs einzuräumen, sowohl aus der Sicht der Strassenraumgestaltung als auch der Verkehrsleitung.

M3.3 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Der Bund

- Befasst sich mit dem nationalen Strassennetz (Autobahnen und Autobahnausfahrten).

Der Kanton

- Bestimmt das Kantonsstrassennetz.
- Stellt die Gestaltung und das Management des Kantonsstrassennetzes sicher, gemäss der im Richtplan der Agglomeration (RPA) festgelegten Zielsetzung und Hierarchisierung zum MIV-Verkehrsnetz und in Übereinstimmung mit dem kantonalen Strassengesetz (StrG).
- Sorgt für die Koordination der Projekte mit Infrastrukturen, die im Geltungsbereich des Bundes liegen (Nationalstrassen).

Die Agglomeration

- Bestimmt die Hierarchie des internen Agglomerationsnetzes, in Kohärenz mit der Hierarchie des Kantonsstrassennetzes und in Zusammenarbeit mit dem Kanton sowie den Gemeinden.

Die Gemeinden

- Bestimmen die Strassenhierarchie auf Gemeindeebene, in Kohärenz mit der Hierarchie des Kantonsstrassennetzes und in Zusammenarbeit mit dem Kanton sowie den Gemeinden.
- Planen und realisieren die Gestaltung des kommunalen Strassennetzes in Kohärenz mit der übergeordneten Planung.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integrieren und Koordinieren der Elemente des MIV-Konzepts der Agglomeration.
- Bericht des Gemeinderichtplans: Hervorheben der MIV-Zielsetzungen und der Netzhierarchie, mit einer Begründung der eventuell notwendigen Anpassungen.

Liste der verknüpften Massnahmen

- **Infrastrukturelle Massnahmen:** 30 (30.1 bis 30.5) Neue Autobahninfrastruktur, 31 (31.1 bis 31.3) Neue Strasseninfrastruktur, 32 (32.1 und 32.2) Bau von städtischen Parkanlagen, 40 (40.1 bis 40.6) Begleitmassnahmen zur Poyabrücke, 43 (43.1 bis 43.20) Neuqualifizierung der Ortsdurchquerung und der Hauptstrasse, 44 (44.1 bis 44.5) Neuqualifizierung der Strassenräume, 45 (45.1 und 45.2) Neue Erschliessungsinfrastruktur.
- **Nichtinfrastrukturelle Massnahmen:** A: Errichten einer Verkehrsregulierungszentrale, G: Dienstleistungen, H: Marketing für eine nachhaltige Mobilität.



MOBILITÄTSSTRATEGIE KONZEPT MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

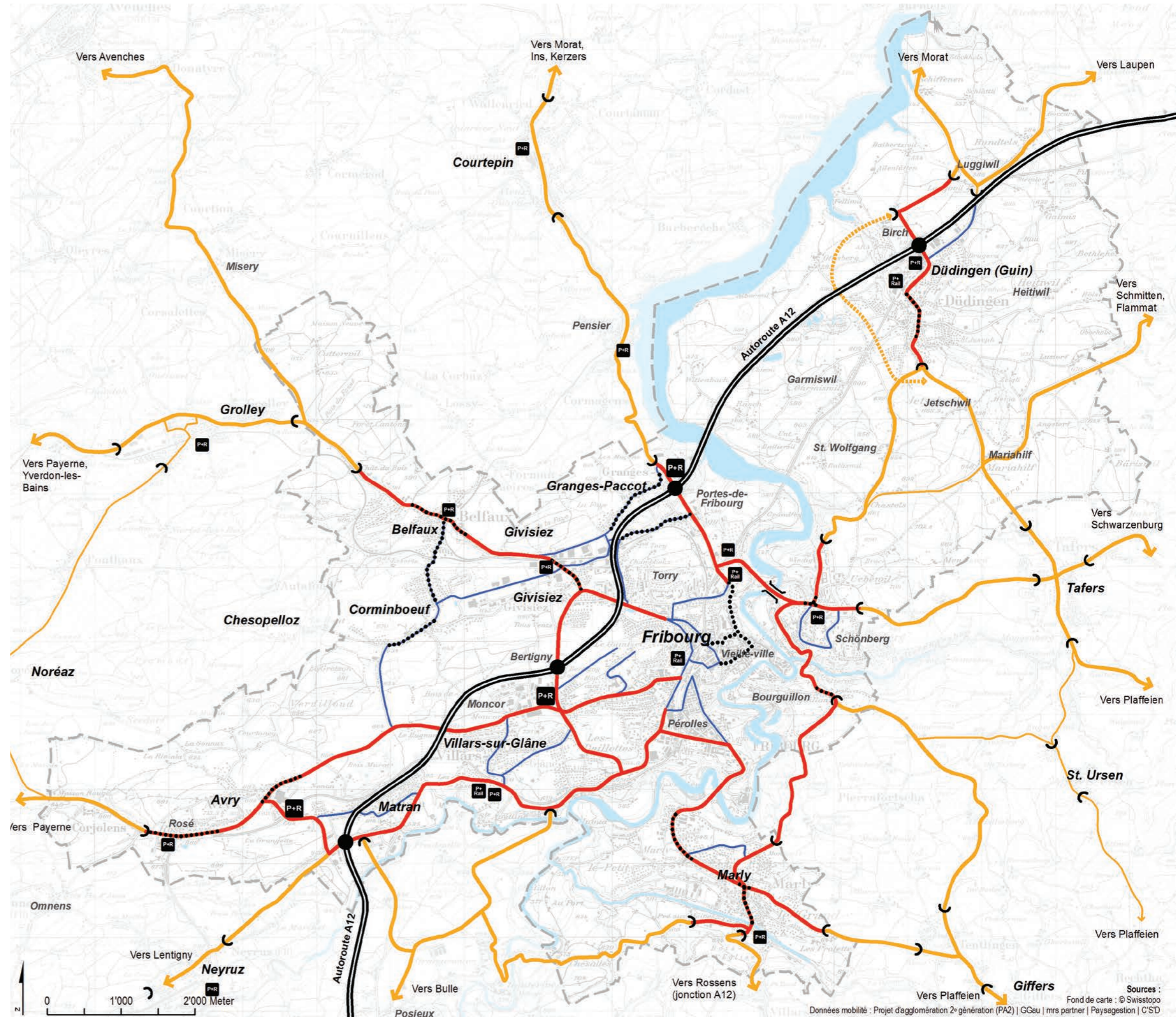
Masstab 1:50'000

Legende

- Strukturierendes überregionales Verkehrsnetz (Autobahn) mit Anschluss
- Strukturierendes Regionalnetz
- Regionales Erschliessungsnetz
- Strukturierendes städtisches Netz
- Städtisches Erschliessungsnetz
- Ortsdurchquerungen mit Verkehrskontrolle

Informationshinweise

- Dorfeingang mit Geschwindigkeitsbegrenzungsmaßnahmen
- Parc & Ride
- Parc & Rail (Gelegenheitsbenutzer)





M4. PARKIERUNG

M4.1 - ZIELSETZUNGEN

ZIELSETZUNGEN

SPEZIFISCHE ZIELE

Fördern des Modalsplits zugunsten des ÖV oder LV

Teilnehmen an der Verstärkung der Erreichbarkeit der Agglomeration durch eine angemessene Gestaltungs- und Managementpolitik des Parkierungsangebots in der Peripherie, in Koordination mit dem öffentlichen Verkehrsangebot.

Beeinflussen des Motorisierungsgrads der Haushalte und der Verkehrsgewohnheiten durch Veränderung der Verfügbarkeit und der Nähe der privaten Parkplätze zum Wohnort.

Beeinflussen der modalen Verteilung der Verkehrsbewegungen, insbesondere für die Pendlerbewegungen, durch Einschränken der Anzahl der mit den Arbeitsplätzen und anderen Aktivitäten verbundenen Parkplätzen.

Den Parkierungsverkehr bewältigen

Reduzieren des MIV-Verkehrs in den Zentren.

Teilnehmen an der Verkehrsreduktion im Zentrum und in den Wohnquartieren durch eine gute Erreichbarkeit und eine sinnvolle Standortwahl der verschiedenen Parkierungsinfrastrukturen.

Freisetzen von Flächen in den Zentren und Zentralitäten zugunsten anderer Nutzungszwecke, hauptsächlich aber für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und für qualitativ gute öffentliche Räume.

Parkierungsmanagement

Harmonisieren des Parkierungsmanagements auf Ebene der Agglomeration.

Rationalisieren der verfügbaren Mittel für eine effizientere Nutzung des Parkierungsangebots, insbesondere durch Kombinieren der verschiedenen Nutzungsarten.

Garantieren der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit der städtischen Agglomerationszentren, indem den Besuchern/Kunden ein angemessenes Parkierungsangebot von kurzer Dauer zur Verfügung gestellt wird.

Sicherstellen des Parkplatzmanagements der öffentlichen Parkanlagen, insbesondere durch Einführung einer entsprechenden Tarifgestaltung, regelmässiger Kontrollen und bei Bedarf auch durch physische Massnahmen.



M4.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Definiert die Richtlinien und Regel für das Parkplatzmanagement auf Ebene der Agglomeration.
- Definiert die Standorte für Park&Ride-Anlagen (P+R).
- Überprüft die Koordination der kommunalen Parkierungspolitik.

Die Gemeinden

- Tragen den Richtlinien und Regeln Rechnung sowie auch der Parkierungszielsetzungen, die von der Agglomeration im Rahmen eines Parkierungskonzepts definiert werden.
- Erstellen ein Gemeindereglement für das Parkplatzmanagement.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragen der Park&Ride-Anlagen (P+R) und der Gemeindesektoren, die ein differenziertes öffentliches und privates Parkplatzmanagement gewährleisten.
- Gemeindebaureglement (GBR): Festlegen der Parkplattdimensionierung in Übereinstimmung mit den VSS-Normen und dem RPBG. Für die grossen Verkehrserzeuger (Einkaufszentren), Festlegen der Regeln für das Parkplatzmanagement der öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze (Tarifgestaltung).
- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Beilegen des Parkierungskonzepts.

Liste der verknüpften Massnahmen

- **Infrastrukturelle Massnahmen:** 23 (23.1 bis 23.4) Gestaltung von Abstellplätzen für Fahrräder in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr und den Zentralitäten, 32 (32.1 und 32.2) Erstellen von städtischen Parkierungsanlagen, 46 (46.1 bis 46.8) Gestalten / Erweitern der Relais-Parkierungsanlagen, 47 (47.1 und 47.2) Neuzuteilung / Abbruch der Relais-Parkierungsanlagen.
- **Nichtinfrastrukturelle Massnahmen:** B: Bewältigen des öffentlichen Parkierens, C: P+R-Anlagen, D: Bewältigen des privaten Parkierens, F: Mobilitätsplan, G: Dienstleistungen, H: Marketing für eine nachhaltige Mobilität.

6. STRATEGIE LANDSCHAFT UND NATUR

	EINFÜHRUNG	56
LN1	LN1. STÄDTISCHE PÄRKE	57
	LN1.1 Zielsetzungen	57
	LN1.2 Umsetzung	57
LN2	LN2. BESIEDELTE PÄRKE	58
	LN2.1 Zielsetzungen	58
	LN2.2 Umsetzung	58
LN3	LN3. LANDSCHAFT RUND UM DIE ÄUSSERE BAUZONEN- GRENZE	59
	LN3.1 Zielsetzungen	59
	LN3.2 Umsetzung	59
LN4	LN4. STANDORT BERTIGNY, GLETSCHERHÜGEL GUINTZET	60
	LN4.1 Zielsetzungen	60
	LN4.2 Umsetzung	60
LN5	LN5. GRÜNZONE VON HISTORISCHER BEDEUTUNG	61
	LN5.1 Zielsetzungen	61
	LN5.2 Umsetzung	61
LN6	LN6. BIOLOGISCHER KORRIDOR	62
	LN6.1 Zielsetzungen	62
	LN6.2 Umsetzung	62
LN7	LN7. SIEDLUNGSZONE VON HOHEM ÖKOLOGISCHEM WERT	63
	LN7.1 Zielsetzungen	63
	LN7.2 Umsetzung	63
	STRATEGIE LANDSCHAFT UND NATUR KARTE	65



EINFÜHRUNG

Die Betrachtung der Landschaft der Agglomeration enthüllt mehrere Aspekte, auf welchen die Strategie der Agglomeration im Bereich Landschaft und Natur beruht.

Denn erstens sind die offenen, landwirtschaftlichen, natürlichen und städtischen Freiräume von hervorragender Qualität und können die Grundlage für die Gestaltung städtischer Pärke bilden. Aus dieser Optik geht es eher darum, die Freiräume und nicht die besiedelten Räume in Betracht zu ziehen, wobei die Freiräume mit all ihren natürlichen und landschaftlichen Eigenschaften zu berücksichtigen sind. Zweitens erstreckt sich der landwirtschaftliche Raum (Land- und Forstwirtschaft) bis vor die Stadttore.

Aufgrund dieser Bestandesaufnahmen hat die Agglomeration eine Landschaftsstrategie entwickelt, die sich in vier Hauptaufgaben unterteilt:

- Erhalten der vier städtischen Gletscherhügel (Champ des Alouettes, Torry, Guintzet-Bertigny und Champriond-Belle-Croix) sowie den natürlichen Charakter der Saaneschluchten und der Nebenflusstäler als offene Grünflächen und städtische Pärke bewahren.
- Garantieren der Fortführung der landwirtschaftlichen Bestimmung, die Freiburg in der Agglomerationslandschaft und rund um die äussere Bauzonengrenze charakterisiert.
- Schützen der biologischen Korridore. Diese Gebiete bestehen erstens aus Schutzzonen, die in den Bundes-, Kantons- und Regionalinventaren eingetragen sind, und zweitens aus Wäldern, Wildkorridoren, Fliessgewässer und den Grundwasserschutzzonen. Das Übereinanderlegen dieser Gebiete ergibt einen wahrhaftigen biologischen Korridor, der vor der Siedlungsentwicklung bewahrt werden muss.
- Regeln der Konflikte zwischen Siedlungsentwicklung und Landschaftsschutz.



LN1. STÄDTISCHE PÄRKE

LN1.1 - ZIELSETZUNGEN

- Erhalten der vier städtischen Gletscherhügel (Champ des Alouettes, Torry, Guintzet-Bertigny und Champriond-Belle-Croix) sowie den städtischen Flusspark der Saane als offene Grünflächen und städtische Pärke.
- Schützen der Aussicht von diesen Hügeln auf das historische Zentrum (Kathedrale), den landwirtschaftlichen Raum und die ferne Landschaft (Jura, Alpen).
- Garantieren und Verstärken des natürlichen Charakters der Saaneschluchten und der Nebenflusstäler in der verdichteten Agglomeration.
- Verändern oder Anpassen des Nutzungszwecks der Industriezonen, die zu viel Lärm und eine zu grosse Luftverschmutzung in der Flusstalzone der Saane verursachen. Dieser Raum darf nicht verdichtet werden.
- Die Stadthügel müssen Gegenstand spezifischer und vertiefter Raumplanungs- und Landschaftsstudien unterworfen werden, damit die räumlichen und visuellen Qualitäten dieser grünen Aussichtspunkte bewahrt werden.

LN1.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Erstellt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein generelles Konzept für den Schutz der gesamten städtischen Parklandschaft. Dieses Konzept gestattet Konflikte zwischen den zu schützenden Räumen und dem Bauland zu regeln, und deren landschaftliche Struktur in Wert zu setzen (> zu koordinieren mit den Themen S3 und LN2).

Die Gemeinden

- Legen die wichtigen Aussichtspunkte auf den Stadthügeln fest und sorgen dafür, dass die freie Aussicht dieser Aussparungen gewahrt bleibt.
- Sorgt dafür, dass die nicht überbaubaren Sektoren der vier städtischen Gletscherhügel nicht besiedelt werden (> siehe Thema S3 und Perimeter «Innere Grenzen» auf der Karte «Siedlungsentwicklungsstrategie»).
- Treffen Mobilitätsmassnahmen, um die verschiedenen städtischen Pärke miteinander zu verbinden.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integrieren der Perimeter der städtischen Pärke. Integrieren der Aussichtspunkte (visuelle Aussparungen), die auf den vier Stadthügeln zu wahren sind. Integrieren der Langsamverkehrsstrecken, die diese städtischen Pärke miteinander verbinden.
- Zonennutzungsplan (ZNP) und Gemeindebaureglement (GBR): Integrieren der Vorschriften in Bezug auf den Respekt dieser Aussichtspunkte.

Liste der verknüpften Massnahmen

- Landschaftsmassnahmen: L-2 Städtischer Park Torry.
- Umweltmassnahmen: S -1 Natürliche Milieus.



LN2. BESIEDELTE PÄRKE

PN2.1 - ZIELSETZUNGEN

- Bewahren der Einheit der besiedelten Grünräume wie der städtische Flusspark der Saane, die Hügel Guintzet - Bertigny, Windig und Torry.
- Festlegen der spezifischen Raumplanungsmassnahmen für jeden Sektor, um die Prädominanz ihres offenen und zugleich öffentlichen Charakters sicherzustellen, die schon besiedelten Gebiete inbegriffen.
- Garantieren einer Mindestfläche, die den Schutz der biologischen Werte, der räumlichen und visuellen Kontinuität, der Erreichbarkeit und der Durchlässigkeit für Fussgänger sowie die Kohärenz der Raumgestaltung verstärkt.
- Organisieren der Koexistenz zwischen der Siedlungsentwicklung und der Landschaft als besiedelter städtischer Park und die eventuell auftretenden Konflikte regeln.

PN2.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Raumplanungs- und Landschaftsstudien für jeden besiedelten städtischen Park. Diese Studien werden es erlauben, die Konflikte zwischen den zu schützenden Räumen und dem Bauland zu regeln und die landschaftliche Struktur in Wert zu setzen (> zu koordinieren mit den Kapiteln S3 und LN1).

Die Gemeinden

- Konkretisieren die von der Agglomeration ausgearbeiteten Raumplanungs- und Landschaftsstudien

Auswirkung auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragung der Perimeter der besiedelten Pärke.

Liste der verknüpften Massnahmen

- Landschaftsmassnahmen: L-2 Städtischer Park Torry.
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus.



LN3. LANDSCHAFT RUND UM DIE ÄUSSERE BAUZONENENGRENZE

LN3.1 - ZIELSETZUNGEN

- Erhalten der landwirtschaftlichen Aktivität in der Agglomerationslandschaft und rund um die äussere Bauzonengrenze.
- Entwickeln einer bürgernahen Landwirtschaft, insbesondere aufgrund des hohen Werts, den der nahe Landwirtschaftsraum für die Stadtbewohner besitzt.

LN3.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Erarbeitet eine Landschafts-, Natur-, und Wirtschaftsstudie für die Entwicklung der städtischen Landwirtschaft der Agglomeration.

Die Gemeinden

- Erhalten und fördern die landwirtschaftliche Aktivität rund um die Agglomeration.
- Verhindern das Übergreifen der Siedlungsentwicklung auf die fruchtbaren Landwirtschaftsgebiete (Fruchtfolgefleichen).

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Jeder Übergriff der Siedlungsentwicklung auf die Fruchtfolgefleichen muss in dem Sinne gerechtfertigt werden, dass sich neue Bauzonenerweiterungen nur auf landwirtschaftliche Sektoren von niedriger Landqualität erstrecken können.

Liste der verknüpften Massnahmen

- Landschaftsmassnahmen: L-3 Landwirtschaftliche Umwelt-Städtische Landwirtschaft
- Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus



LN4. STANDORT BERTIGNY, GLETSCHERHÜGEL GUINTZET

LN4.1 - ZIELSETZUNGEN

- Festlegen der Begleit-, Förderungs- und Schutzmassnahmen für den Standort Bertigny. Der Standort Bertigny besteht aus einem Gletscherhügel, der sich vom Guintzet bis zum Kantonsspital und einer von der Autobahn A1 durchquerten Talsohle erstreckt.
- Schützen der Talsohle, die sich im Süden der A1 jeweils auf einen nach Norden ausgerichteten und im Norden der A1 auf einen nach Süden ausgerichteten Abhang erstreckt. Das gesamte Landschaftsgebiet, das den aussergewöhnlichen strategischen Agglomerationsstandort Bertigny einschliesst, muss in ihrer Funktion als Grünzone zwischen der offenen Landschaft und dem städtischen Park Bertigny – Guintzet weiter bestehen.
- Dies schliesst ein aussergewöhnliches Bauvorhaben nicht aus, wenn es die grüne, visuelle und biologische Durchlässigkeit zwischen Bertigny - Guintzet und der Landschaft garantiert.

(> diese Zielsetzung ist mit den Themen S4.7, LN1 und

LN2 zu koordinieren).

LN4.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Bestimmt in Übereinstimmung mit dem Kanton die Begleit-, Förderungs- und Schutzmassnahmen für den Standort Bertigny. Diese Massnahmen sind Teil eines Werkzeugkastens (> nähere Einzelheiten zum «Werkzeugkasten» siehe Massnahmenblatt Siedlungsentwicklung S-A09).
- Sorgt dafür, dass die visuelle und biologische Durchlässigkeit des grünen Korridors zwischen der Landschaft und dem städtischen Park Bertigny – Guintzet gewahrt bleibt.

Die Gemeinden

- Konkretisieren die Begleit-, Förderungs- und Schutzmassnahmen für den Standort Bertigny.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragen des Standorts Bertigny – Guintzet-Hügel.
- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Beschreiben der getroffenen Massnahmen für die Inwertsetzung des Standorts Bertigny – Guintzet-Hügel.

Liste der verknüpften Massnahmen

- Siedlungsentwicklungsmassnahmen: S-A09 Aussergewöhnlicher strategischer Agglomerationsstandort Bertigny.
- Landschaftsmassnahmen: L-3 Landwirtschaftliche Umwelt-Städtische Landwirtschaft.



LN5. GRÜNZONE VON HISTORISCHER BEDEUTUNG

LN5.1 - ZIELSETZUNG

- Bewahren der Grünzonen von historischer Bedeutung wie dem Poya-Parks, dem Friedhof St. Leonhard und dem Standort Montorge – Maigrange und gegebenenfalls entsprechend deren Berufung entwickeln.

PN5.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Das Amt für Kulturgüter (KGA) schlägt Schutz- und Aufwertungsmassnahmen für die Grünzonen von historischer Bedeutung der Agglomeration vor.

Die Agglomeration

- Erarbeitet aufgrund der Vorschläge des KGA ein Aufwertungskonzept für die Grünzonen von historischer Bedeutung.

Die Gemeinden

- Integrieren die Schutz- und Aufwertungsmassnahmen in die kommunale Planung.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Zonennutzungsplan (ZNP): Übertragen des Inventars der geschützten Bauten sowie der Schutzperimeter der umliegenden besiedelten Standorte.
- Gemeindebaureglement (GBR): Festlegen der Schutzkriterien für die geschützten Bauten und der Schutzperimeter der umliegenden besiedelten Standorte.



LN6. BIOLOGISCHER KORRIDOR

LN6.1 - ZIELSETZUNGEN

- Sicherstellen des Schutzes der biologischen Korridore (Wälder, Wildkorridore, Fließgewässer, Schutzzonen – die in den Inventaren des Bundes, des Kantons oder der Region eingetragen sind – sowie die Grundwasserschutzzonen).
- Verhindern der Siedlungsentwicklung in den biologischen Korridoren (> dieses Ziel ist mit dem Kapitel S3 zu koordinieren).
- Erhalten des offenen Raums als Wildkorridor.
- Fördern der ökologischen Netzwerke ÖQV im französisch sprechenden Teil, die eine Verbesserung der Gesamtqualität der biologischen Korridore erlauben.
- Regeln der auftretenden Konflikte zwischen der bestehenden und neuen Siedlungsentwicklung sowie der Wildkorridore. Diese Wildkorridore müssten idealerweise den Dichtungsgrad der gegenwärtigen Besiedlung beibehalten können. Sollten jedoch neue Bauvorhaben verwirklicht werden, so ist das kantonale Amt für Wald, Wild und Fischerei zu konsultieren, um die notwendige und ausreichende Dimension dieser Korridore festzulegen.

LN6.2 - UMSETZUNGEN

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Stellt die Koordination unter den laufenden Vorhaben der ökologischen Netzwerke ÖQV und der Siedlungsentwicklung sicher, sodass keine ökologischen Aufwertungsmaßnahmen in jenen Sektoren vorgesehen werden, die schon heute für eine zukünftige Besiedlung vorgesehen sind.

Die Gemeinden

- Integrieren die Perimeter der biologischen Korridore in ihre Ortsplanung.
- Sorgen dafür, dass diese biologischen Korridore nicht besiedelt werden.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragen der Perimeter der biologischen Perimeter.

Liste der verknüpften Massnahmen

Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus.



LN7. SIEDLUNGSZONE VON HOHEM ÖKOLOGISCHEM WERT

LN7.1 - ZIELSETZUNGEN

- Ergreifen von Massnahmen, deren Ausgestaltungen für die Fauna und die Flora von Vorteil sind, um die in der Stadt Freiburg vorhandene dichte biologische Diversität zu schützen.
- Lösen der Konflikte zwischen Siedlungsentwicklung und Naturschutz in den ökologischen Zonen von hohem Wert.

LN7.2 - UMSETZUNG

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Definiert im Rahmen der Siedlungsentwicklungs- oder Siedlungsumbauvorhaben die in den besiedelten Zonen von hohem ökologischen Wert durchzuführenden Schutzmassnahmen.

Die Gemeinden

- Integrieren die Schutzmassnahmen in Ihre Ortsplanung.

Auswirkungen auf die Ortsplanung

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragen der Perimeter der besiedelten Zonen von hohem ökologischen Wert.

Liste der verknüpften Massnahmen

Umweltmassnahmen: U-1 Natürliche Milieus.



STRATEGIE LANDSCHAFT UND NATUR

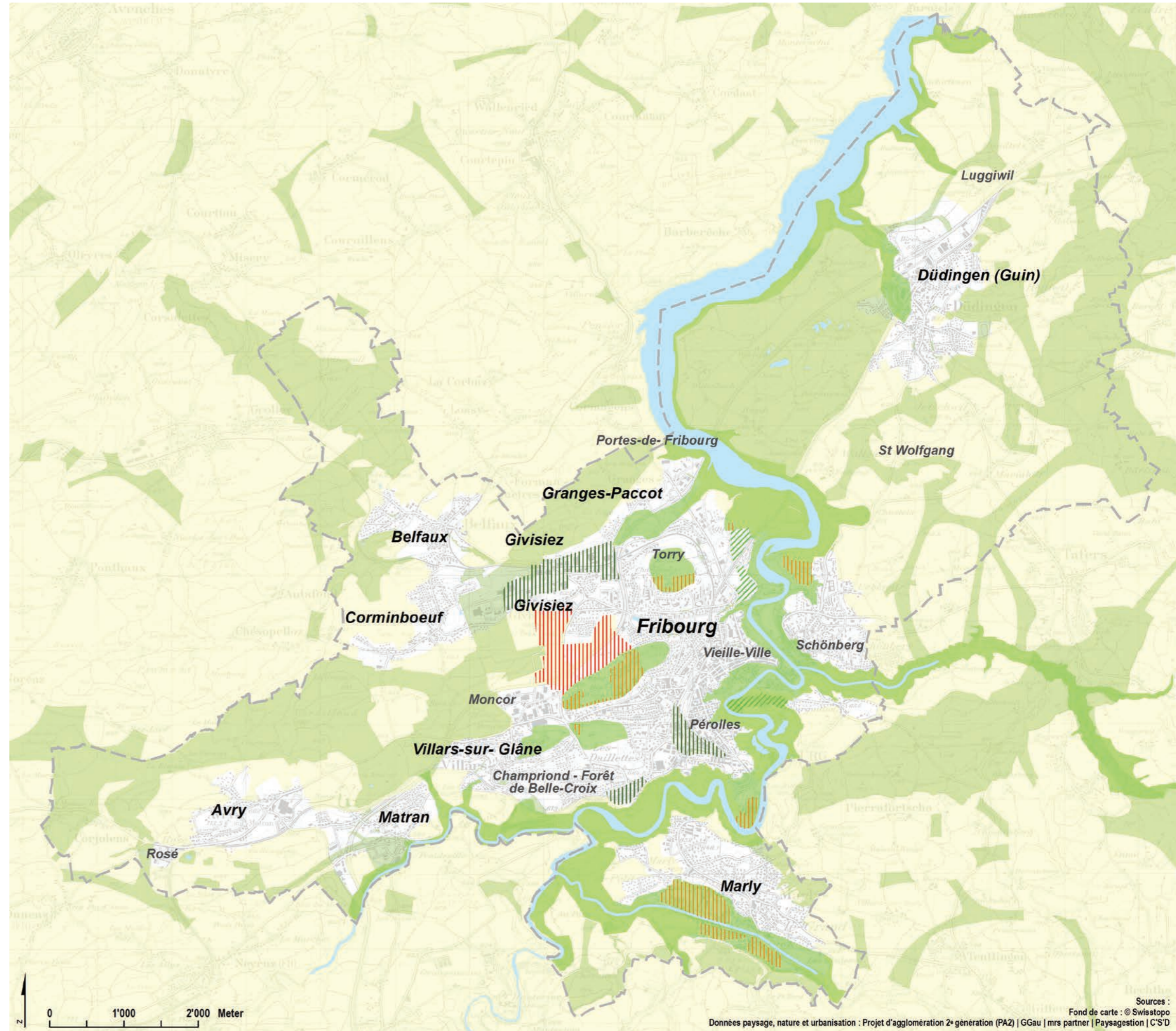
Masstab 1:50'000

Legende

-  Städtischer Park
-  Bewohnter Park
-  Landschaft rund um die äussere Bauzonengrenze
-  Standort Bertigny, Gletscherhügel Guintzet
-  Grüner Kultur-oder Kulturgutraum
-  Biologischer Korridor
-  Siedlungszone von grossem ökologischen Wert

Richtplante

- LN1
- LN2
- LN3
- LN4
- LN5
- LN6
- LN7



Sources :
 Fond de carte : © Swisstopo
 Données paysage, nature et urbanisation : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysagegestion | C'S'D