

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Hauptziele	5
	Einleitung	5
	Z1 – Rolle im kantonalen Kontext	6
	Z2 – Siedlung	7
	Z3 – Mobilität	8
	Z4 – Natur und Landschaft	9
3	Raumkonzept	11
	Einleitung	11
	K1 – Siedlung	12
	K2 – Mobilität	15
	K3 – Natur und Landschaft	17
	Karte Raumkonzept	19
4	Siedlungsstrategie	20
	Einleitung	20
	S1 – Siedlungsentwicklung pro Achse	20
	S1.1 – Strategie	20
	S1.2 – Gesamtschau pro Achse	20
	S1.3 – Achsenspezifische Aspekte	21
	S1.4 – Umsetzung	22
	S1.5 – Verknüpfte Massnahmen	22
	S2 – Aufnahmekapazität und Verdichtung	23
	S2.1 – Strategie	23
	S2.2 – Siedlungspriorität 1 (sofort)	23
	S2.3 – Siedlungspriorität 2 (mittelfristig)	23
	S2.4 – Siedlungspriorität 3 (langfristige Reserven)	23
	S2.5 – Umsetzung	24
	S2.6 – Verknüpfte Massnahmen	25
	S3 – Qualitative Siedlungsaspekte	25
	S3.1 – Strategie	25
	S3.2 – Qualitative Entwicklung der Bauzone	25
	S3.3 – Umsetzung	26
	S3.4 – Verknüpfte Massnahmen	26
	S4 – Strategische Agglomerationsstandorte	27
	S4.1 – Strategie	27
	S4.2 – Erarbeitung einer Wirtschaftsstudie	27
	S4.3 – Koordinierte Gesamtschau	27
	S4.4 – Standortgebundene Zwänge	27
	S4.5 – Umsetzung	29
	S4.6 – Verknüpfte Massnahmen	30
	Karte Siedlungsstrategie	32
5	Mobilitätstrategie	33
	Einleitung	33
	M1 – Öffentlicher Verkehr (öV)	33
	M1.1 – Strategie	33
	M1.2 – Bahnnetz	33
	M1.3 – Busnetz	33
	M1.4 – Multimodales Vorgehen	34
	M1.5 – Umsetzung	34
	M1.6 – Verknüpfte Massnahmen	35

Karte Mobilitätsstrategie - M1 öffentlicher Verkehr (öV)	37
M2 – Langsamverkehr (LV)	38
M2.1 – Strategie	38
M2.2 – LV-Netz	38
M2.3 – Sicherheit und Durchgängigkeit der Routen	38
M2.4 – Förderung des Langsamverkehrs und des multimodalen Vorgehens	38
M2.5 – Umsetzung	38
M2.6 – Verknüpfte Massnahmen	39
Karte Mobilitätsstrategie - M2, Langsamverkehr (LV)	40
M3 – Motorisierter Individualverkehr (MIV)	41
M3.1 – Strategie	41
M3.2 – Hierarchie des Strassennetzes	41
M3.3 – Kammerung des Stadtzentrums Freiburg	41
M3.4 – Verkehrsberuhigung	41
M3.5 – Multimodales Vorgehen	41
M3.6 – Parkieren	41
M3.7 – Umsetzung (Verkehrsnetz)	42
M3.8 – Umsetzung (Parkieren)	43
M3.9 – Verknüpfte Massnahmen	43
Karte Mobilitätsstrategie - M3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	45
6 Strategie Natur und Landschaft	46
Einleitung	46
NL1 – Städtische Parks	46
NL1.1 – Strategie	46
NL1.2 – Umsetzung	46
NL1.3 – Verknüpfte Massnahmen	47
NL2 – Offene Flächen (öffentlich)	47
NL2.1 – Strategie	47
NL2.2 – Öffentliche Plätze und Restflächen	47
NL2.3 – Umsetzung	47
NL2.4 – Verknüpfte Massnahmen	48
NL3 – Stadt-Land-Begegnungsraum	48
NL3.1 – Strategie	48
NL3.2 – Umsetzung	48
NL3.3 – Verknüpfte Massnahmen	48
NL4 – Städtischer und stadtnaher Wald	49
NL4.1 – Strategie	49
NL4.2 – Umsetzung	49
NL4.3 – Verknüpfte Massnahmen	49
NL5 – Natur-Freizeit-Räume	50
NL5.1 – Strategie	50
NP5.2 – Umsetzung	50
NL5.3 – Verknüpfte Massnahmen	50
NL6 – Fliessgewässer	51
NL6.1 – Strategie	51
NL6.2 – Umsetzung	51
NL6.3 – Verknüpfte Massnahmen	51
NL7 – Synergie zwischen Natur & Landschaft und Mobilität	52
NL7.1 – Strategie	52
NL7.2 – Umsetzung	52
NL7.3 – Verknüpfte Massnahmen	52
Karte Strategie Natur und Landschaft	54

Einleitung

Die Agglomeration Freiburg (nachstehend: die Agglomeration) hat zum Ziel, ihre Rolle als Kantonszentrum zu bekräftigen, d. h. das erwartete Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Kanton aufzufangen. Auf dieser Grundlage will sie ihre Strategie des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation (AP2) weiterführen, bringt aber mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) geringfügige Korrekturen an. Gemäss dieser Vision, die von allen betroffenen Akteuren getragen wird, wird die Agglomeration bis 2030 einen Zuwachs von 16'000 bis 28'000 Neueinwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen verzeichnen, was dann total 90'000 bis 108'000 Einwohnern respektive 85'000 Arbeitsplätzen entspricht.

Mit dem Inkrafttreten des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) am 1. Mai 2014 muss dieses Wachstum zwangsläufig über eine Siedlungsentwicklung nach innen bewältigt werden. Dazu gehört insbesondere ein haushälterischer Umgang mit dem Boden, aber auch die Verdichtung neuer und bestehender Überbauungen, um eine kompakte, kohärente Siedlungsentwicklung, den Schutz der Landschaft und die Mobilität zu gewährleisten.

Das genannte Verdichtungsziel hat auch zur Folge, dass die Lebensqualität im städtischen Gebiet erhalten oder möglichst sogar verbessert werden muss. Aus der Überzeugung, dass diese Herausforderungen nur gemeinsam angegangen werden können, hat die Agglomeration mit den politischen und fachtechnischen Vertretern der zehn Agglomerationsgemeinden und des Kantons sowie mit Vertretern der Zivilgesellschaft mehrere Workshops durchgeführt. So konnten sich die wichtigsten Akteure über die Herausforderungen und Konsequenzen der voraussichtlichen demografischen Entwicklung austauschen.

Diese Partizipation hat eine klare, konsequente Vision für die weitere Entwicklung der Agglomeration ergeben. Es ist heute unbestritten, dass angesichts des immer stärker ausgelasteten Strassennetzes und der immer stärker verkehrsbelasteten Ortszentren nur dann eine verbesserte Lebensqualität erreicht werden kann, wenn der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr hingegen gefördert werden. Sollte der motorisierte Individualverkehr nämlich in der Grössenordnung des erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums zunehmen, so hätte dies den kompletten Verkehrszusammenbruch zur Folge.

So setzt die Agglomeration auf eine deutliche Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split im Agglomerationsgebiet. Diese Strategie erfordert die konsequente Verlagerung vom Auto auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr und eine gemeindeübergreifend koordinierte Parkplatzpolitik. Dazu gehört auch, dass der öV im Strassenverkehr mit konsequenten Vortrittsregelungen

bessergestellt und der Langsamverkehr verbessert wird. Um die Lebensqualität im städtischen Raum zu gewährleisten, gilt somit als zentraler Planungsgrundsatz die Logik des kürzesten Wegs, d.h. der Grundsatz, dass die Nutzer zu Fuss und per Velo zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, den Dienstleistungsangeboten und zu den Grünzonen gelangen können.

Das Verdichtungsziel erfordert ebenfalls, dass der Schwerpunkt auf eine einheitliche, qualitativ hochstehende und gemeindeübergreifende Siedlungspolitik gelegt wird. Die Standortvorteile der Agglomeration als Wohn- und Arbeitsort ergeben sich namentlich aus einer grösseren architektonischen Qualität der Überbauungen und Neubauten, aus der Aufwertung des Strassenraums sowie einem Netz attraktiver öffentlicher und natürlicher Räume mit grosser Artenvielfalt.

Somit kann die Vision 2030 für die Raumentwicklung der Agglomeration Freiburg wie folgt zusammengefasst werden: «Die Agglomeration Freiburg stärkt ihre Rolle als treibende Kraft innerhalb des Kantons, indem sie innerhalb der Siedlungsgrenzen 16'000 bis 28'000 Einwohner aufnimmt und 24'000 Arbeitsplätze schafft und dabei gleichzeitig die auf dem Grundsatz des kürzesten Wegs erwachsende Mobilität bewältigt und eine hohe Lebensqualität gewährleistet.»

Die Vision 2030 dient als Grundlage für die Definition der Hauptziele, das Raumkonzept, die Umsetzungsstrategien und die konkreten Massnahmen des AP3. Als Überbau eines gesamthaften Analyse- und Aktionssystems hilft sie den Gemeinden, ihre eigene Raumplanung in einen weiteren, konzertierten Rahmen zu stellen, ganz nach dem Motto: «Agglo-orientiertes Denken und Handeln».

Mit Ausnahme dieser Einführung hat der Strategische Bericht des AP3 verbindlichen Charakter. Die Kapitel 4, 5 und 6 des Dokuments betreffen die Siedlungs- und Mobilitätsstrategie sowie die Strategie Natur und Landschaft. Sie verweisen auf die Massnahmenblätter, bei welchen ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilung für die Behörden verbindlich sind.

Hauptziele

Einleitung

In dieser Einleitung werden die Hauptziele der Agglomerationsentwicklung gemäss der oben beschriebenen Vision vorgestellt. Diese Hauptziele dienen als Rahmen für die Erarbeitung des Raumkonzepts der Agglomeration und als Leitfaden für die Akteure bei der Planung und Umsetzung der verknüpften Massnahmen.

Die nachstehenden Tabellen weisen die Hauptziele mit ihren Unterzielen und den Kapiteln aus, in denen sie behandelt werden. Bei den Hauptzielen handelt es sich um:

K = Raumkonzept (Kap. 3),
S = Siedlungsstrategie (Kap. 4),
M = Mobilitätsstrategie (Kap. 5),
NL = Strategie Natur und Landschaft (Kap. 6).

Den neuen Schwerpunkten des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes (RPG) wurde Rechnung getragen, indem die Ziele Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung), Eindämmung der Zersiedelung sowie der Schutz von Kulturland und Landschaft vertieft behandelt werden.

Z1 – Rolle im kantonalen Kontext

Hauptziel	Teilziel	Konkretisierung	
		Raum-konzept	Teilstrate-gie
Z1.1 – Konsolidierung und Verstärkung der Rolle der Agglomeration als bedeutender Standort im Schweizer Städtenetz.	Schaffung der Rahmenbedingungen, um bis 2030 ein Wachstum von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen zu gewährleisten.	K1.1, K1.2	S1, S2
	Ermöglichung eines Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums bei gleichzeitiger Gewährleistung einer ausgezeichneten Lebens- und Umweltqualität in der Agglomeration.	K1.2, K3	S1, S2, S3 NL
Z1.2 – Festigung der Rolle der Agglomeration als bipolares Zentrum im Kanton und in den Regionen.	Stärkung der Rolle des Kantonszentrums Freiburg und des Regionalzentrums Sensebezirk als demografische und wirtschaftliche Triebkräfte für den gesamten Kanton.	K1.1	S1, S2
	Gewährleistung, dass den Nutzern der öffentlichen Verwaltungs- und Kultureinrichtungen von überregionaler Bedeutung in der Agglomeration qualitativ hochwertige öffentliche Räume von angemessener Grösse zur Verfügung stehen.	K1.3	S1, S2, S3 NL2
Z1.3 – Sicherstellung der nachhaltigen Entwicklung in der Agglomeration und im Siedlungsgebiet.	Gewährleistung der funktionalen und sozialen Durchmischung.	K1.2, K1.3	S1, S3
	Förderung der umweltschonenden Verkehrsträger.	K2	M
	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume.	K1.2, K1.5, K2.5, K3.1	S1, S3 M NL2, NL7
	Erhalt der natürlichen Umwelt und Artenvielfalt.	K3	NL
	Stärkung der wirtschaftlichen Rolle der Agglomeration unter Einhaltung der Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung, damit ihr Wohlstand gesichert werden kann, wobei gleichzeitig dem Bevölkerungswachstum Rechnung zu tragen ist.	K1.3, K3	S1, NL

Z2 – Siedlung

		Konkretisierung	
Hauptziel	Teilziel	Raum-konzept	Teilstrate-gie
Z2.1 – Lenkung des erwarteten Bevölkerungswachstums durch gezielte, hochwertige Verdichtung gemäss dem Grundsatz des kürzesten Wegs.	Ausrichtung der Siedlungsentwicklung nach innen bei gleichzeitiger Nutzung des Verdichtungs- und Umbaupotenzials unter Gewährleistung der Wohnqualität und qualitativ hochstehender offener Flächen. Insbesondere soll der das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum bis 2030 auf das Siedlungsgebiet - und in erster Linie auf die bestehenden Bauzonen - beschränkt werden.	K1.2, K1.3	S1, S2, S3
	Entwicklung der Agglomeration nach dem Grundsatz des kürzesten Wegs, indem Fussgänger und Velofahrer auf attraktiven, sicheren Verkehrswegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, den Geschäften, den Dienstleistungsangeboten und den öffentlichen Räumen geleitet werden.	K1.3, K2.3	S1 M2
	Stärkung der Siedlungsstruktur innerhalb der kompakten Agglomeration entlang den Siedlungsachsen und den Boulevards. Koordination der Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Mobilität, Natur und Landschaft nach dem Grundsatz des «Einzugsgebiets» innerhalb der Siedlungsachsen.	K1.2, K1.3, K1.4, K2, K3.1	S1, S2 M NL1, NL2, NL7
	Gestaltung der Boulevards mit benutzerfreundlichem Verkehrsraum von grossem städtebaulichem Wert.	K1.3, K1.4	S1 M2, M3
	Entwicklung des Potenzials der strategischen Agglomerationsstandorte.	K1.5, K2.2	S2, S4 M1, M2, M3
	Mobilisierung der Akteure, um die Baulandhortung zu bekämpfen.	K1.2, K1.3	S1, S2, S3
Z2.2 – Förderung der Qualität und der Vielfalt der städtischen Atmosphären.	Aufwertung der öffentlichen Räume in den Quartier- und Dorfzentren.	K1.2, K1.3, K2.5, K3.1	S1, S3 M2, M3, NL2, NL7
	Reduktion der Zersiedelung in den Siedlungsgebieten, um den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu fördern.	K1.2, K1.3, K2.3	S1, S2 M1, M2

Z3 – Mobilität

Hauptziel	Teilziel	Konkretisierung	
		Raumkonzept	Teilstrategie
Z3.1 – Entwicklung eines auf die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung abgestimmten städtischen Mobilitätssystems.	Koordination des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung.	K2	S1 M
	Verstärkte Ausrichtung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, um den aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums entstehenden zusätzlichen Mobilitätsbedarf zu bewältigen.	K2	M1, M2
	Begünstigung einer verdichteten, kompakten Siedlungsentwicklung, die dem Grundsatz des kürzesten Wegs entspricht und den Fussgänger- und Veloverkehr fördert.	K1.2, K1.3, K2.2, K2.3, K3	S1 M2 NL7
Z3.2 – Verbesserung der regionalen Erschliessung bei gleichzeitiger Reduzierung der verkehrsbedingen und verkehrsträgerabhängigen Immissionen.	Gewährleistung attraktiver Bahnverbindungen mit den Städten in der Schweiz und im Ausland über den Hauptbahnhof Freiburg.	K2.1	M1
	Ausbau des Bahnnetzes als Grundgerüst für den Regionalverkehr und die Erschliessung der Agglomeration.	K2.1	M1, M3
	Erweiterung der Buslinienanschlüsse an das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz.	K2.2	M1
	Bevorzugung des Autobahnnetzes im Regionalverkehr und bei der Zufahrt zur Agglomeration.	K2.4	M3
Z3.3 – Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bei gleichzeitiger Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Agglomeration.	Schaffung eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems, das eine stärkere Anbindung der dichten Zonen, der strategischen Standorte und der Zentren sicherstellt.	K1.5, K2.2	M1, S4
	Vernetzung der öffentlichen Räume und Schaffung eines sicheren Netzes von Langsamverkehrswegen zwischen Zentren, Quartieren, Dienstleistungsangeboten und öffentlichen Einrichtungen im gesamten Agglomerationsgebiet.	K2.3, K3.1	M2 NL
	Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs im Kern der Agglomeration und in den Wohngebieten.	K2.4	M3
	Formulierung parkplatzpolitischer Rahmenbedingungen zur Förderung der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr.	K2.5	M3
Z3.4 – Herbeiführen eines veränderten Mobilitätsverhaltens.	Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.	K2	M1, M2, M3
	Förderung energiesparender Mobilitätsformen, um die Umweltbelastung einzuschränken und die Lebensqualität zu verbessern.	K2.1, K2.2, K2.3	M1, M2

Z4 – Natur und Landschaft

Hauptziel	Teilziel	Konkretisierung	
		Raum-konzept	Teilstrategie
Z4.1 – Verbesserung der Lebensqualität für Einwohner und Beschäftigte dank Förderung erstklassiger offener Flächen auf öffentlichem und privatem Grund.	Gestaltung eines dichten Netzes qualitativ hochwertiger, offener Räume innerhalb des Siedlungsgebiets.	K3.1	NL1, NL2
	Den Zugang des Langsamverkehrs zu den natürlichen Lebensräumen erleichtern.	K2.3, K3.2	M2 NL4, NL5, NL7
	Vergrößerung der Naturflächen innerhalb der Agglomeration.	K3.1, K3.6	NL1, NL2, NL7
	Sicherstellung einer starken Funktion der Kulturlandschaft, welche die Aussenregionen der Agglomeration prägt. Aufwertung des ländlichen Gebiets durch Steigerung der Attraktivität für Freizeitaktivitäten. Dabei ist allfälligen Nutzungskonflikten vorzubeugen.	K3.4	NL3
	Erhalt der drei städtischen Gletscherhügel, der Saanschlucht, der Nebenflüsse und des Düdinger Möser bei gleichzeitiger Erschliessung für die Bevölkerung.	K3.1, K3.2, K3.5	NL1, NL5
Z4.2 – Förderung der Artenvielfalt im und um das Siedlungsgebiet.	Erhalt und Förderung der Artenvielfalt in der Agglomeration durch die Verbindung von Natur und Siedlungsentwicklung.	K3	NL
	Gezielte Förderung der Tier- und Pflanzenarten, indem sowohl für die öffentliche Hand als auch für Privatpersonen Anreize geschaffen werden, ihren Lebensraum aufzuwerten.	K3	NL

Raumkonzept

Einleitung

Das Raumkonzept stellt eine Konkretisierung der in den vorgängigen Kapiteln erwähnten räumlichen Vision und Hauptziele der Agglomeration dar. Es legt die Richtlinien für die Strukturierung der geplanten langfristigen Siedlungsentwicklung in der Agglomeration fest. Ausserdem dient es als Grundlage für Strategien und Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Natur und Landschaft.

K1 – Siedlung ^{1/3}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K1.1 – Bipolare Agglomeration: kantonales und regionales Zentrum	<p>Das Kantonszentrum stellt das administrative, politische und wirtschaftliche Zentrum des Kantons dar. Es soll durch die nationalen und regionalen Verkehrsnetze hervorragend erschlossen und von allen Kantonsteilen aus sehr gut erreichbar sein.</p> <p>Das Regionalzentrum Düringen ist das Zentrum des Sensebezirks. Es ist von den Verkehrsnetzen gut erschlossen und gut an das Kantonszentrum angeschlossen.</p> <p>Die beiden Zentren bilden eine bipolare Agglomeration und werden räumlich durch eine Natur- und Freizeitzone verbunden (Saane, Düringer Möser). Die bestehenden funktionellen und identitären Beziehungen müssen durch leistungsfähige Verkehrsverbindungen unterstützt und gefördert werden.</p>	Paket 3S.01
K1.2 – Siedlungserneuerung und Verdichtung	<p>Das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum muss innerhalb des Siedlungsgebiets erfolgen, um den Anforderungen des RPG zu genügen (Bodenschutz, verdichtetes Bauen).</p> <p>Die Siedlungsentwicklung muss in erster Linie durch Aktivierung der noch bestehenden (bebauten und unbebauten) Bauzonen erfolgen und (gemeindeübergreifend) mit der Verkehrsplanung koordiniert werden.</p> <p>Bei allen neuen Verdichtungsvorhaben muss die städtebauliche Qualität ein zentrales Element sein. Die Verdichtungsstrategie muss dem baulichen, sozialen und wirtschaftlichen Umfeld Rechnung tragen und zum Erhalt respektive zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen.</p>	Paket 3S.01 Massnahme 3S.02.00

K1 – Siedlung ^{2/3}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
<p>K1.3 – Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse</p>	<p>Das Raumkonzept des AP3 verfolgt das Ziel, das erwartete demografische Wachstum (Bevölkerung / Beschäftigung) zu koordinieren. Dazu entwickelt es für jede Achse eine konzentrierte städtebauliche Vision und Entwicklungsstrategie (umfassende, transversale Behandlung der Bereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität, Natur und Landschaft).</p> <p>Die Agglomeration umfasst das Kantonszentrum, das um fünf Achsen strukturiert ist, die von den Gemeinden des Agglomerationsgürtels bis zum Zentrum Bahnhof Freiburg verlaufen. Dieser ist ein multifunktionaler Dreh- und Angelpunkt, der vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden muss. Bei der sechsten Achse handelt es sich um das Regionalzentrum Düdingen.</p> <p>Die sechs Achsen bilden funktionelle Räume, die als Einzugsgebiete zu betrachten sind. Sie sind die für die Entwicklung und Koordination der erforderlichen Teilstrategien und Massnahmen geeignetsten räumlichen Einheiten.</p> <p>Die Agglomeration und die Gemeinden müssen die Entwicklung der einzelnen Achsen in einer gemeindeübergreifenden Gesamtschau von der Planung bis zur Umsetzung breit abstützen und konsolidieren.</p> <p>Diese Gesamtschau, die es programmatisch umzusetzen gilt, umfasst eine quantitative Analyse, die räumliche Darstellung des Verdichtungspotenzials und die Entwicklungsprioritäten gemäss der Strategie des AP3.</p> <p>Die Gesamtschau muss daraufhin in einem Realisierungsprogramm münden, auf dessen Grundlage sie umgesetzt werden kann.</p>	<p>Paket 3S.01 Massnahme 3S.02.00</p>
<p>K1.4 – Die Boulevards, Rückgrat der Achsen</p>	<p>Die Achsen sind rund um Boulevards angeordnet, die für Funktion, Organisation und Wahrnehmung das eigentliche Rückgrat bilden.</p> <p>Insgesamt umfasst das kompakte Agglomerationsgebiet sechs Boulevards (fünf ohne Bahnhof Freiburg), die sich beim Dreh- und Angelpunkt (Bahnhof Freiburg) treffen. Auch das Regionalzentrum Düdingen weist einen Boulevard auf.</p> <p>Die Boulevards sollen den städtischen Charakter, die örtliche Identität und das Zugehörigkeitsgefühl zur Agglomeration als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Ort der Dienstleistungen, der sozialen Gemeinschaft, der Begegnung und der Freizeit stärken.</p> <p>Mit dem Ziel, die Siedlungsqualität zu verbessern, werden für jeden Boulevard in gegenseitiger Absprache die Funktionsweisen des Verkehrssystems, die Bündelung der Siedlungsfunktionen, die öffentlichen Räume sowie die Natur- und Landschaftselemente (Pflanzungen usw.) bestimmt.</p>	<p>Paket 3S.01</p>

K1 – Siedlung ^{3/3}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K1.5 – Strategische Agglomerationsstandorte	<p>Die strategischen Agglomerationsstandorte sind Sektoren mit aussergewöhnlich grossem, regional bedeutsamem Entwicklungs-, Verdichtungs- und Aufnahmepotenzial für diverse Einrichtungen. Ihre Funktion ist nicht ausschliesslich wirtschaftlicher Natur. Daher sollen sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine tragende Rolle für die Entwicklung der gesamten Agglomeration spielen; • die Entwicklung und die Vielfalt des Wirtschaftsgefüges fördern sowie Arbeitsplätze schaffen und erhalten ; • massgeblich zur Aktivierung des bestehenden Potenzials beitragen (unbebaute Flächen, Verdichtung, Umbau); • mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und städtischer Verkehr) optimal zugänglich sein; • für den Anschluss an das regionale und überregionale Strassennetz ideal gelegen sein. <p>Das globale Raumkonzept nennt die folgenden strategischen Standorte (deren jeweilige Ziele in den entsprechenden Kapiteln behandelt werden):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Freiburg (Dreh- und Angelpunkt des Raumkonzepts); • Pérolles-Ebene – Cardinal-Areal (Freiburg); • Moncor – Belle-Croix (Villars-sur-Glâne); • Bertigny (Villars-sur-Glâne); • Givisiez (Bahnhofbereich und Arbeitszone); • Agy-Ebene – Portes-de-Fribourg (Granges-Paccot und Freiburg); • Bahnhof Nord- Birch (Düdingen). 	Paket 3S.03

K2 – Mobilität ^{1/2}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K2.1 – Das Bahnnetz, Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs	Verbesserung der S-Bahn-Infrastruktur und des S-Bahn-Angebots und Abstimmung auf die regionalen und/oder nationalen Verbindungen.	Paket 3M.08 Paket 3M.11
K2.2 – Ein verstärktes, engmaschiges Busnetz	<p>Ergänzung des Busnetzes, um das gesamte Siedlungsgebiet abzudecken.</p> <p>Steigerung der Frequenz und der Kapazitäten der Busse auf den Hauptachsen.</p> <p>Steigerung der Beförderungsgeschwindigkeit der Busse durch Verbesserung der Verkehrslage auf dem Hauptstrassennetz.</p> <p>Stärkung der Synergien zwischen städtischen und regionalen Verkehrsangeboten, besonders in den Randzonen des Agglomerationsgebiets.</p>	Paket 3M.02 Paket 3M.04 Paket 3M.05
K2.3 – Ein strukturiertes Langsamverkehrsnetz (TransAgglo)	<p>Realisierung der TransAgglo auf der Achse Avry-Bahnhof Freiburg-Düdingen. TransAgglo stellt das Rückgrat des Langsamverkehrsnetzes dar.</p> <p>Einrichtung einer zweiten, mit der TransAgglo verknüpften, leistungsstarken Achse für Langsamverkehr (Corminboeuf-Givisiez-Bahnhof Freiburg-Marly).</p> <p>Schaffung von Zubringerrouten für die Hauptachsen.</p> <p>Förderung des Langsamverkehrs für kurze Fahrten, in der Stadt, in den Ortszentren sowie zwischen und innerhalb der Quartiere der Agglomeration.</p>	Paket 3M.04 Paket 3M.06 Paket 3M.07

K2 – Mobilität ^{2/2}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K2.4 – Ein hierarchisiertes Strassennetz	<p>Zur Verteilung des Durchgangsverkehrs von und nach der Agglomeration die Benutzung der Autobahn fördern.</p> <p>Die Autobahnanschlüsse und das damit verknüpfte Hauptstrassennetz benutzen, um den grossen Verkehrsstrom von und nach der Agglomeration zu kontrollieren.</p> <p>Kammerung des Stadtzentrums, um dessen Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr zu verringern.</p> <p>Verkehrsberuhigung in den Zentren der Agglomeration bei gleichzeitiger Aufwertung des öffentlichen Raums.</p>	Paket 3M.01 Paket 3M.03 Paket 3M.09
K2.5 – Koordiniertes Parkieren	<p>Regelung und Organisation der öffentlichen und privaten Parkplätze, so dass die effizientesten Verkehrsträger zum Einsatz kommen.</p>	Paket 3M.10

K3 – Natur und Landschaft ^{1/2}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K3.1 – Siedlungsgebiet	<p>Einrichtung, Gestaltung und angemessener Unterhalt der offenen öffentlichen Flächen im Siedlungsgebiet, um so die Lebensqualität und die Artenvielfalt zu fördern.</p> <p>Mehrere 1 bis 2 Hektar grosse Stadtparks anlegen.</p> <p>Schaffung eines Netzwerks an öffentlichen Grünflächen.</p> <p>Verbesserung des Zugangs zu den offenen Flächen.</p> <p>Förderung der einheimischen Vegetation und der extensiven Pflege ohne Pflanzenschutzmittel bei öffentlichen offenen Flächen.</p>	<p>Paket 3NL.01</p> <p>Massnahme 3NL.02.00</p> <p>Massnahme 3NL.04.00</p> <p>Massnahme 3NL.05.00</p> <p>Massnahme 3NL.11.00</p> <p>Massnahme 3NL.12.00</p> <p>Massnahme 3NL.15.00</p>
K3.2 – Naturschutzgebiet	<p>Erhalt, Pflege und Aufwertung von Natur und Landschaft, so dass diese der Bevölkerung zugänglich gemacht werden.</p> <p>Gewährleistung und Stärkung des natürlichen Charakters der Saaneschlucht und der Nebenflüsse in der kompakten Agglomeration.</p> <p>Einrichtung von Infrastrukturen zu didaktischen und spielerischen Zwecken.</p> <p>Aufwertung des Lebensraums für Wildpflanzen und Tiere.</p> <p>Regelung von Nutzungskonflikten in den sensiblen Naturräumen.</p>	<p>Paket 3NL.07</p> <p>Massnahme 3NL.11.00</p> <p>Massnahme 3NL.12.00</p>
K3.3 – Wald	<p>Einrichtung von Erholungs-, Freizeit- und Lernräumen im Wald, die für den Langsamverkehr zugänglich gemacht werden.</p>	<p>Paket 3NL.09</p>

K3 – Natur und Landschaft ^{2/2}

Inhalt	Grundsätze	Verknüpfte Massnahmen
K3.4 – Landwirtschaftszonen	<p>Wahrung des ausgeprägten Kulturland-Charakters im und um den Kern der Agglomeration Freiburg.</p> <p>Bereitstellung der Landwirtschaftsflächen für Bevölkerung und Schulen.</p> <p>Verbesserung der Langsamverkehrsrouten.</p>	Paket 3NL.06
K3.5 – Fliessgewässer	Förderung der Renaturierung der Fliessgewässer. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen für Erholung, Freizeit und Artenvielfalt erfüllt werden.	<p>Massnahme 3NL.10.00</p> <p>Massnahme 3NL.11.00</p>
K3.6 – Strassen- und Bahngleisränder	Aufwertung der Ränder der Verkehrswege mit Blumenwiesen, Ruderalflächen und Bäumen.	<p>Massnahme 3NL.03.00</p> <p>Massnahme 3NL.08.00</p> <p>Massnahme 3NL.11.00</p>

Siedlungsstrategie

Einleitung

Mit der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) wurde ein neuer Gesetzesrahmen geschaffen, an dem sich das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) orientiert. Dieser neue Ansatz erfordert jedoch in mehrfacher Hinsicht eine enge Koordination zwischen dem AP3 und der Revision des kantonalen Richtplanes: Zukunftsvision, Analyse und Prognosen der Bevölkerungsentwicklung, Herausforderungen, Teilstrategien und Massnahmen.

So müssen die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Agglomeration bis 2030 mit denjenigen des kantonalen Richtplans (in Revision) abgeglichen werden. Auch die Definition der räumlichen Verteilung des Wachstums und die Abgrenzung des Siedlungsgebiets muss koordiniert werden. Die Methodik für die Wachstumsprognosen und die Modalitäten für die Koordination, die während der Revisionsphase des kantonalen Richtplans zusammen mit dem Kanton festgelegt wurden, werden im erläuternden Bericht des AP3 näher beschrieben.

In Übereinstimmung mit dem teilrevidierten RPG hat die Siedlungsstrategie des AP3 zum Ziel, das für 2030 prognostizierte Wachstum auf ein bestimmtes Gebiet zu beschränken. So soll die Zersiedelung bekämpft, die Verdichtung gefördert und die Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets gestärkt werden. Daher wurden die Bauzonen so definiert, dass die Raumentwicklung der Agglomeration klar eingegrenzt wird, sie jedoch über hinreichend Raum verfügt, um so viele Menschen aufnehmen zu können, wie es ihrem Status als Kantonszentrum entspricht. Innerhalb dieser Grenzen wird eine Verdichtungspolitik umgesetzt. Gleichzeitig werden verschiedene Prioritäten der Siedlungsentwicklung formuliert.

Schliesslich dient die Siedlungsstrategie auch als Grundlage für die multimodale Verkehrsplanung (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr), für die Errichtung eines engmaschigen Netzes öffentlicher Räume und für die Aufwertung von Natur und Landschaft. Das Zusammenspiel dieser unterschiedlichen Aspekte soll dazu beitragen, dass die Lebensqualität innerhalb des Siedlungsgebiets erhalten bleibt oder sogar gesteigert wird und dies trotz dem erwarteten starken Bevölkerungswachstum bis 2030.

S1 – Siedlungsentwicklung pro Achse

S1.1 – Strategie

- Die Siedlungsachsen des Raumkonzepts stellen eigenständige funktionelle Räume dar, die in Teilstudien zu Fragen der Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft behandelt werden.
- Dank den Studien kann die städtebauliche Qualität der verdichteten Räume gewährleistet und die Teilmassnahmen für die einzelnen Achsen gemeindeübergreifend und koordiniert umgesetzt werden.

S1.2 – Gesamtschau pro Achse

Gemäss Raumkonzept stellen die sechs Achsen, welche das Einzugsgebiet definieren, die geeigneten Grössen dar, um die Verdichtungsstrategien und massnahmen zu entwickeln und mit der Mobilität sowie der Natur und der Landschaft zu koordinieren. Jede Achse ist um einen Boulevard herum angeordnet. Diese Boulevards stellen im Hinblick auf die Funktion, Organisation und Wahrnehmung des Einzugsgebiets das Rückgrat dar.

Die Gesamtschau sieht eine städtebauliche Koordination in drei Phasen vor:

1) Entwicklungskonzept pro Achse

Für jede Achse wird eine Grundlage erstellt, die folgendes enthält:

- die quantitative Analyse und räumliche Verteilung des Verdichtungspotenzials sowie die Aufnahmekapazitäten (detaillierte Studie pro Quartier und multipolarer Ansatz (Schwerpunkte bei Bahnhöfen und Schwerpunkte mit identitätsstiftendem Charakter): bebaute Bereiche/Verdichtungsbereiche, Erweiterungsbereiche, Chancen und Risiken für die Umsetzung, Berücksichtigung des kulturellen Bauerbes / der Relikte). Erarbeitung eines realistischen Entwicklungsszenarios für die nächsten 15 Jahre.
- die mit der Siedlungsstrategie in Einklang gebrachte Raumentwicklungsstrategie und Etappierung.

2) Massnahmenkatalog pro Achse

Für jede Achse muss ein "koordinierter" Massnahmenplan erarbeitet werden, der alle Massnahmen des AP enthält, die nach Zeitachsen und Raum aufgegliedert.

3) Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard

Für jeden Boulevard wird ein Gestaltungsplan des Strassenraums erstellt, der einerseits das Funktionieren aller Verkehrsträger und andererseits die Qualität des städtischen Raums bezweckt.

S1.3 – Achsenspezifische Aspekte

Neben den genannten allgemeinen Aspekten gilt es, die folgenden achsenspezifischen Aspekte zu berücksichtigen:

Achse Schönberg - Unterstadt

- Verdichtungspotenzial Schönberg;
- Aufwertung der Altstadt;
- Erweiterungspotenzial Les Hauts de Schiffenen.

Achse Marly - Pérolles

- Projekt Marly Innovation Center (MIC);
- Projekt Parc des Falaises;
- Erweiterungspotenzial Grand Pré;
- Siedlungsumbaupotenzial Fischzucht;
- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Pérolles-Ebene – Cardinal-Areal.

Achse Avry - Villars-sur-Glâne

- Erweiterungspotenzial in Avry (Haut des Agges West, Fontanettes, Marie-Favre und Arbeitszone Rosé);
- Umqualifizierungspotenzial Avry-Centre (Wohnen + Geschäfte);
- Erweiterungspotenzial Matran (La Pâla, La Tire, La Madeleine, Les Râpes);
- Erweiterungspotenzial Le Croset in Villars-sur-Glâne;

- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Moncor – Belle-Croix;
- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Bertigny.

Achse Belfaux - Givisiez

- Erweiterungspotenzial Belfaux (En Laz, Gros Champ);
- Erweiterungspotenzial Corminboeuf (Champ de la Croix);
- Erweiterungspotenzial Chandolan – Corberayes;
- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Givisiez;
- Erweiterungspotenzial Granges-Paccot (Village, Champ de la Croix);
- Verdichtungspotenzial Jura.

Achse Granges-Paccot - Agy

- Erweiterungspotenzial Petit Torry;
- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Agy-Ebene – Portes-de-Fribourg;
- Potenzial des Sportstandorts St. Leonhard;
- Umnutzungspotenzial der Poya-Kaserne.

Achse Düdingen

- Entwicklungspotenzial des strategischen Standorts Birch (Aktivitäten);
- Erweiterungspotenzial Sektor Bahnhof Nord (Mischnutzung);
- Erweiterungspotenzial Sektor Bahnhof Süd (Mischnutzung).

Legende

Achsen

- Dreh- und Angelpunkt (kompakt)
- Schönberg – Basse-ville (kompakt / Gürtel)
- Marly – Pérolles (kompakt / Gürtel)
- Avry – Villars-sur-Glâne (kompakt / Gürtel)
- Belfaux – Givisiez (kompakt / Gürtel)
- Granges-Paccot – Agy (kompakt)
- Düdingen (kompakt / Gürtel)
- Bestehende Besiedlung ausserhalb Siedlungsgebiet
- Boulevard
- Strategischer Standort

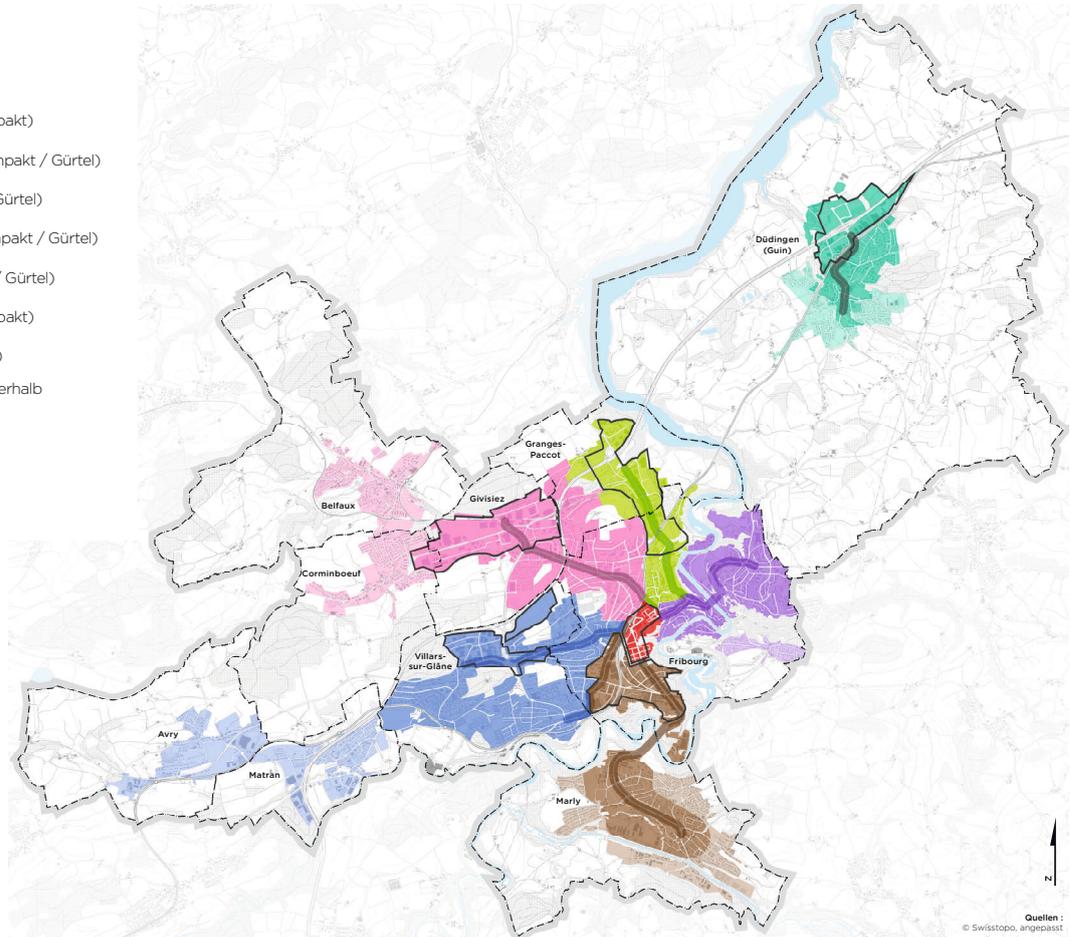


Abbildung 1: Siedlungsachsen und Boulevards (Paket 3S.01).

S1.4 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Beteiligt sich beim kantonalen strategischen Sektor Bluefactory an der Ausarbeitung der Entwicklungskonzepte und der Massnahmenkataloge pro Achse (Achse Marly - Pérolles) ;
- Beteiligt sich für die Kantonsstrassen an der Ausarbeitung der Nutzungs- und Gestaltungskonzepte pro Boulevard.

Die Agglomeration

- Leitet die Gesamtschau pro Achse (Entwicklungskonzept pro Achse, Massnahmenplan, Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard) und fügt die bereits durch die Gemeinde erstellten Studien in Kooperation mit den Gemeinden zu einem kohärenten Ganzen zusammen ;
- Erstellt ein System zur Lenkung und Nachverfolgung der Massnahmen, die zur Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse/Boulevard eingeleitet werden. Dabei trägt sie dafür Sorge, dass die entlang der Achse gelegenen Gemeinden informiert werden und dass dargelegt wird, wie sich diese und die in anderen Gemeinden durchgeführten Massnahmen gegenseitig bedingen ;
- Überprüft, dass die Massnahmen und die Siedlungsprioritäten des kantonal gelenkten Verfahrens korrekt in die Revision der Ortsplanung (OP) übernommen werden.

Die Gemeinden

- Beteiligen sich an der Erarbeitung der Studien zur Gesamtschau pro Achse ;
- Unter Berücksichtigung der im Strategischen Bericht des AP3 festgelegten städtebaulichen Prioritäten und der Gesamtschau pro Achse übernehmen sie die Konzeptelemente der Gesamtschau pro Achse in die Ortsplanung ;
- Planen in Absprache mit den anderen Gemeinden der Achse die Umsetzung der Massnahmen unter der Leitung der Agglomeration und liefern die für die Nachverfolgung durch die Agglomeration erforderlichen Informationen.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP)

- Zonennutzungspläne (ZNP), Gemeinderichtplan (GemRP): Übernahme der Konzepte unter Wahrung der in der Gesamtschau pro Achse dargelegten Siedlungsprioritäten.

S1.5 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3S.01	Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse
Massnahme 3S.02.00	Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone
Paket 3S.03	Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte

S2 – Aufnahmekapazität und Verdichtung

S2.1 – Strategie

- Integration des voraussichtlichen Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums in Höhe von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen bis 2030. Dies entspricht einem Total von 96'000-108'000 Einwohnern und 85'000 Arbeitsplätzen;
- Einhaltung der auf der Karte «Siedlungsstrategie» definierten Siedlungsgrenzen. Im Rahmen des AP3 können ausserhalb dieser Grenzen keine neuen Bauzonen geplant werden, selbst wenn ein Sektor im Gemeinderichtplan eingetragen ist. Ausnahmeregelungen sind nur für standortgebundene Anlagen von überwiegendem öffentlichem Interesse möglich.
- Geographische Bestimmung der erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung bis 2030 unter Berücksichtigung der drei in der Siedlungsstrategie definierten und unten beschriebenen Siedlungsprioritäten.
- Beachtung der drei nachstehend beschriebenen Prioritäten im Rahmen der Siedlungsstrategie. In den pro Achse vorgesehenen Grundlagen werden die qualitativen und quantitativen Aspekte für die Umsetzung der drei Siedlungsprioritäten bestimmt.

S2.2 – Siedlungspriorität 1 (sofort)

- Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf die (offiziell genehmigten) Bauzonen. Hierdurch wird der weitere Verlust an Kulturland vermieden;
- Die Bemühungen um Siedlungsumbau und Verdichtung betreffen in erster Linie die kompakte Agglomeration und insbesondere die strategischen Agglomerationsstandorte (Kap. S4), da hier das grösste Potenzial besteht. Auch die Rahmenbedingungen bei der Erschliessung durch den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr sind hier besonders günstig. Parallel dazu erfolgt auch die Siedlungsentwicklung in der bestehenden Bauzone im Agglomerationsgürtel weiterentwickelt, und zwar vorrangig in den Sektoren, die durch den öffentlichen Verkehr bereits angemessen erschlossen sind.

S2.3 – Siedlungspriorität 2 (mittelfristig)

- Die zweite Priorität umfasst die Siedlungsentwicklung in Gebieten, deren Einzonungsverfahren bereits weit fortgeschritten sind (öffentliche Auflage abgeschlossen), jedoch von der zuständigen kantonalen Behörde noch nicht genehmigt wurden. Dabei handelt es sich um relativ ausgereifte Planungen.
- Künftig ist die Bewilligung neuer Bauzonen in solchen Gebieten von mehreren Bedingungen abhängig:

- Bis zur Genehmigung des revidierten kantonalen Richtplans muss gewährleistet sein, dass das im RPG vorgesehene eidgenössische Bauzonenmoratorium eingehalten wird (Kompensation und Rückzonung einer gleich grossen Fläche zur Landwirtschaftszone). Nach Inkrafttreten des revidierten kantonalen Richtplans muss die Einhaltung der Vorgaben zum Siedlungsgebiet und zu den Siedlungsgrenzen sichergestellt werden;
- In den neuen Bauzonen gelten die folgenden Mindestwerte für die Siedlungsdichte:

Wohn- und Mischzonen

Kompakte Agglomeration:

150 Einwohner/Arbeitsplätze pro ha

Agglomerationsgürtel:

100 Einwohner / Arbeitsplätze pro ha

Arbeitszonen

Kompakte Agglomeration:

100 Arbeitsplätze pro ha

Agglomerationsgürtel:

60 Arbeitsplätze pro ha

Je nach Art der geplanten Tätigkeit können für Projekte, deren hohe Wertschöpfung nachgewiesen wird, Abweichungen von diesen Mindestdichten genehmigt werden.

- Um die städtebauliche Qualität aller Vorhaben sicherzustellen wird bei den neuen Bauzonen empfohlen, ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag o.ä.) durchzuführen;
- Reicht eine Gemeinde bei den Kantonsbehörden einen Plan ein, der diesen Kriterien nicht genügt, so wird dieser entsprechend überarbeitet und erneut aufgelegt;
- Bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sollte das kantonale Interesse der neuen Zone zum Tragen kommen. Die Fruchtfolgeflächen innerhalb der Siedlungsgrenze dienen nämlich der Stärkung der Agglomeration als treibende Kraft innerhalb des Kantons.

S2.4 – Siedlungspriorität 3 (langfristige Reserven)

- Die dritte Siedlungspriorität betrifft Flächen, die innerhalb der Siedlungsgrenzen des AP3 liegen und im Gemeinderichtplan (GemRP) als Reserven für künftige Siedlungserweiterungen vorgesehen sind;
- Für solche Flächen kann das Einzonungsverfahren nur dann ausgelöst werden, wenn:
 - alle Gelände der Priorität 2 in der betreffenden Achse, die effektiv in Bauzonen liegen, besiedelt und bebaut sind;
 - in der betreffenden Achse die durchschnittliche Siedlungsdichte in den Wohn-, Misch- und Arbeitszonen von mindestens 110 Einwohnern/Arbeitsplätzen pro Hektare erreicht ist.
- Ausserdem ist die Bewilligung neuer Bauzonen in solchen Gebieten von folgenden Bedingungen abhängig:

Legende

- Strategischer Agglomerationsstandort
- Siedlungsgrenze
- Bestehende Besiedlung ausserhalb Siedlungsgebiet

Siedlungspriorität 1 (sofort)

Verdichtung in der Bauzone in Kraft

- Kompakte Agglomeration
- Agglomerationsgürtel

Siedlungspriorität 2 (mittelfristig)

- Einzonungsverfahren im Gang (ca. 60 ha)

Siedlungspriorität 3 (langfristig)

- Baulandreserve in den Gemeinderichtplänen (ca. 93 ha)

Massstab 1:50'000
0 500 1000 2000 Meter

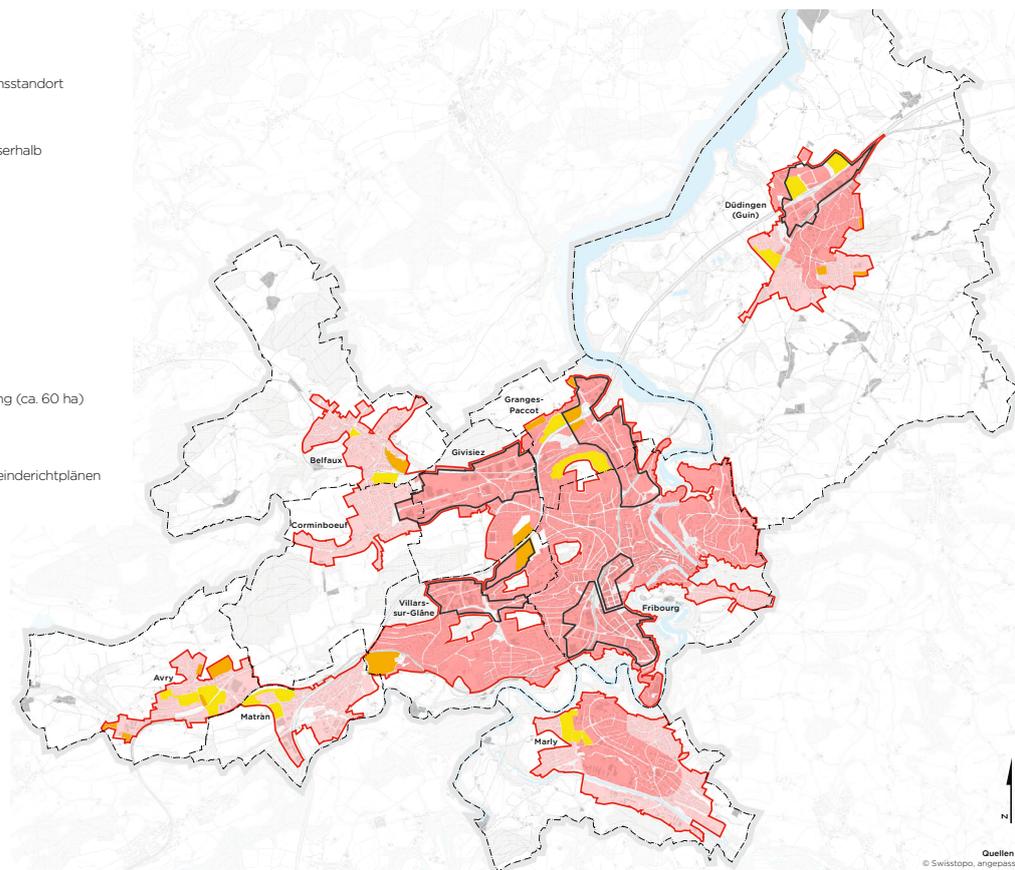


Abbildung 2: Karte: Die drei Siedlungsprioritäten.

- Die Koordination mit dem Raumkonzept (Siedlungsgebiet und Siedlungsgrenze) des revidierten kantonalen Richtplans muss gewährleistet werden.
- In den neuen Bauzonen gelten die folgenden Mindestwerte für die Siedlungsdichte:

Wohn- und Mischzonen

Kompakte Agglomeration:

150 Einwohner/Arbeitsplätze pro ha

Agglomerationsgürtel:

100 Einwohner/Arbeitsplätze pro ha

Arbeitszonen

Kompakte Agglomeration:

100 Arbeitsplätze pro ha

Agglomerationsgürtel:

60 Arbeitsplätze pro ha

Je nach Art der geplanten Tätigkeit können für Projekte, deren hohe Wertschöpfung nachgewiesen wird, Abweichungen von diesen Mindestdichten genehmigt werden.

- Um die städtebauliche Qualität aller Vorhaben sicherzustellen wird in Bezug auf die in den Gemeinderichtplänen enthaltenen Reserven empfohlen, ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag o.ä.) durchzuführen;
- Bei Beanspruchung von Fruchtfolgefächern sollte das kantonale Interesse der neuen Zone zum Tragen kommen. Die Fruchtfolgefächern innerhalb der Siedlungsgrenze dienen

nämlich der Stärkung der Agglomeration als treibende Kraft innerhalb des Kantons.

S2.5 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Übernimmt die Wachstumsprognosen, die Siedlungsgrenzen und die Entwicklungsoptionen gemäss AP3, Raumkonzept und kantonalem Richtplan;
- Unterstützt die Verdichtungsprojekte der Gemeinde durch eine Informations- und Sensibilisierungskampagne.

Die Agglomeration

- Leitet und koordiniert die Siedlungsentwicklung der einzelnen Achsen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und stellt dazu die erforderlichen quantitativen und qualitativen Grundlagen bereit;
- Kontrolliert bei der Revision der Ortsplanungen und der Detailbebauungspläne, dass die Siedlungsgrenzen und Siedlungsprioritäten und deren Bedingungen in der Vor- und Schlussprüfung eingehalten werden ;

- Bietet den Gemeinden und/oder Eigentümern/Promotoren bei der Verdichtung fachliche und politische Unterstützung an.

Die Gemeinden

- Beachten bei der Revision ihrer Ortsplanung und ihrer Detailbebauungspläne die Siedlungsgrenze sowie die drei Siedlungsprioritäten und integrieren die Weisungen der quantitativen und qualitativen Grundlagen für die betreffende Achse in ihre Planung ;
- Spielen eine aktive Rolle bei der Planung und Ausführung von Verdichtungsvorhaben und gewährleisten den direkten Kontakt zu Eigentümern/Promotoren von Schlüsselparzellen auf Gemeindeboden ;
- Sorgen insbesondere durch die Förderung qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb, oder Ähnliches) für die Qualität der Verdichtungsvorhaben.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Zonennutzungspläne (ZNP): Einhaltung der im Hinblick auf die drei Siedlungsprioritäten geltenden Bedingungen bei der Definition neuer Bauzonen. Rückzonung aller nicht genutzten Bauzonenflächen, die sich ausserhalb der Siedlungsgrenzen befinden, zu Landwirtschaftszonen, Schutz-zonen, freien Zonen respektive zum Erholungsgebiet ;
- Gemeindebaureglement (GBR): Eintragung der Nutzungszwecke / Bestimmungszwecke und Bauvorschriften (Geschossflächenziffer, Baumassenziffer, Überbauungsziffer, Höhe, unterirdische Parkplätze), die eine effektive Verdichtung ermöglichen.

S2.6 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3S.01	Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse
Massnahme 3S.02.00	Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone

S3 – Qualitative Siedlungsaspekte

S3.1 – Strategie

- Verdichtung der überbauten und neuen Sektoren, um qualitativ hochwertige Lebensräume zu bieten und das Wohlbefinden der Bewohner in den verdichteten Siedlungsräumen zu gewährleisten ;
- Förderung der Verdichtung der Arbeitszonen unter Begünstigung von Synergien zwischen den Unternehmen und einer gesunden Kohabitation mit dem Wohnraum ;
- Gewährleistung des Schutzes des baukulturellen Erbes.

S3.2 – Qualitative Entwicklung der Bauzone

Für die bestehende Bauzone (Verdichtungsflächen) muss auf der Grundlage der Ergebnisse der Gesamtschau pro Achse eine qualitative Siedlungsstudie vorgenommen werden. Um die städtebauliche Qualität bei allen Vorhaben sicherzustellen und das Verhältnis zwischen Dichte und Qualität zu optimieren, wird bei den neuen Bauzonen (Erweiterungsflächen) empfohlen, ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb) durchzuführen.

In diesem Zusammenhang müssen die Agglomeration und die Gemeinden eine geeignete fachliche und politische Hilfe bieten, um die Realisierung der Vorhaben zu erleichtern und ihre Qualität zu gewährleisten (öffentliche Räume, Architektur usw.). Dies bedeutet, dass die Behörden in verschiedener Hinsicht proaktiv und operativ vorgehen müssen:

1) Grundstückerhebung, Aktivierung des Verdichtungspotenzials und Aktionspläne (Gemeinden)

- Erstellung von Überlegungen und Analysen zur Quartiermorphologie (Typologie, baukulturelles Erbe), zu Erneuerungszyklen, zur demografischen Altersstruktur der Einwohner und zum effektiven und aktivierbaren Verdichtungspotenzial ;
- Durchführung einer aktiven Bodenpolitik.

2) Unterstützung bei Verdichtungsfragen (Agglomeration)

- Entwicklung einer praxisorientierten «Toolbox» (Instrumente zur Planung und Lenkung, Massnahmen gegen Baulandhortung, usw.).

3) Gewährleistung der städtebaulichen Qualität

- Unterstützung qualitätssichernder Verfahren (Wettbewerbe, Studienaufträge, Qualitätskommission, externe Gutachten, usw.).

S3.3 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Prüft und unterstützt (durch eine Informations- und Sensibilisierungskampagne) die Verdichtungsvorhaben im Rahmen der ZNP- und DBP-Prüfung, insbesondere, wenn qualitativ vorbildliche Projekte vorliegen.

Die Agglomeration

- Stellt den Gemeinden eine von ihr entwickelte «Toolbox» zur Verfügung, die sie bei der Durchführung ihrer Vorhaben unterstützt. Leistet auf Antrag der Gemeinden, Eigentümer und Promotoren fachtechnische und politische Hilfestellung, um den reibungslosen Projektverlauf zu gewährleisten. Organisiert Workshops für den Informationsaustausch;
- Unterstützt die Gemeinden in allen Fragen zur Siedlungsqualität und richtet dazu eine «Qualitätskommission» zuhänden der Gemeinden ein;
- Stellt im Rahmen des kantonalen Verfahrens sicher, dass bei den Teil- und Gesamtrevisionen der ZNP und DBP die Verdichtungsziele (GFZ, Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektare) eingehalten werden. Prüft zudem die Qualität des öffentlichen Raums.

Die Gemeinden

- Analysieren das aktivierbare Verdichtungspotenzial und die Grundstückstruktur auf Gemeindeboden und erarbeiten Aktionspläne;
- Spielen bei Planung und Ausführung von Verdichtungsvorhaben eine aktive Rolle. Nehmen mit Eigentümern und Promotoren von Schlüsselparzellen auf Gemeindeboden Kontakt auf, klären sie über die bestehenden Möglichkeiten auf und bieten ihnen (mit Unterstützung der Agglomeration) Hilfestellung für ihr Vorhaben;
- Erreichen die Verdichtungsziele (GFZ, Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektare) bei Teil- und Gesamtrevisionen der OP und stellen sicher, dass diese in den privaten DBP berücksichtigt werden.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP)

- Zonennutzungsplan (ZNP): Die Verdichtungsziele (GFZ, Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektare) bei Teil- und Gesamtrevision der OP einhalten;
- Detailbebauungsplan (DBP): Darauf achten, dass die Verdichtungsziele in den privaten DBP-Entwürfen berücksichtigt werden;
- Gemeindebaureglement (GBR): Eintragung der Nutzungszwecke/Bestimmungszwecke und Bauvorschriften (GFZ,

Baumassenziffer, Überbauungsziffer, Höhe, unterirdische Parkplätze), die eine effektive Verdichtung ermöglichen.

S3.4 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Massnahme 3S.02.00	Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone
--------------------	---

S4 – Strategische Agglomerationsstandorte

S4.1 – Strategie

- Konzentration der demografischen und wirtschaftlichen Wachstumsdynamik der Agglomeration auf die strategischen Standorte, da hier die Aufnahmekapazität gross ist und die Rahmenbedingungen für den multimodalen Zugang günstig sind;
- Parallel zum Projekt AP3, Erarbeitung einer Studie auf Agglomerationssebene zur Identifikation der wirtschaftlichen Entwicklungszentren anhand des spezifischen Profils der Unternehmen. Die Planung und die Entwicklung der im AP3 vorgesehenen strategischen Standorte müssen aus dieser Studie hervorgehen, die eine Gesamtsicht der wirtschaftlichen Herausforderungen und strategischen Orientierungen formuliert.
- Bündelung aller betroffenen Akteure eines strategischen Standorts. Diese sollen Träger einer gemeinsamen Gesamtschau sein, welche die Form einer lokalen Richtplanung annimmt (z.B. Gemeinderichtplan, gemeindeübergreifender Richtplan oder örtlicher Richtplan);
- Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen von regionaler und kantonaler Bedeutung an den strategischen Standorten;
- Die Definition des Profils des strategischen Standorts erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den kommunalen und kantonalen Behörden (strategische Sektoren und Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung). Das Profil steht in Einklang mit den anderen Nutzungszwecken (Wohnen, usw.);
- Entwicklung der strategischen Agglomerationsstandorte mit der aktiven Bodenpolitik des Kantons gemäss geltendem kantonalem Richtplan (KantRP) sowie gemäss KantRP in Revision abstimmen ;
- Schaffung von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen zur Förderung eines attraktiven Lebens- und Arbeitsumfelds.

S4.2 – Erarbeitung einer Wirtschaftsstudie

In einer Wirtschaftsstudie soll bis 2017 die Wirtschaftsstrategie der Agglomeration festgelegt werden, die einen allgemeinen Rahmen für die Aktionen hinsichtlich der Richtplanung und der zukünftigen Entwicklung der strategischen Standorte bildet.

Dabei sind die wirtschaftliche Bestimmung aller Arbeitszonen, einschliesslich jener in den strategischen Standorten, sowie die günstigen Rahmenbedingungen für die Ausübung der Wirtschaftstätigkeiten zu identifizieren. Diese Studie muss sich insbesondere mit der Lage und/oder Verdichtung der Arbeitszonen befassen, vor allem im Fall von industriellen oder handwerklichen Unternehmen. Anhand der Ergebnisse dieser

Studie könnte die Relevanz der bestehenden strategischen Agglomerationsstandorte, sei es aufgrund ihres Perimeters oder aufgrund ihrer aktuellen Bedeutung, in Frage gestellt werden. Ebenso soll in dieser Studie aufgrund der Nachfrage der Sektoren MIC in Marly und Avry-Matran geprüft werden, welche strategischen Standorte in das AP3 aufgenommen werden sollen.

Zudem sieht das neue RPG eine regionale Verwaltung der Arbeitszonen vor, was eine bessere Kenntnis der wirtschaftlichen Bestimmung der verschiedenen Arbeitszonen erfordert. Dies bildet einen weiteren Grund für die Agglomeration, eine Wirtschaftsstudie auf der Ebene ihres Gebiets durchzuführen.

Der Umfang dieser Studie geht jedoch über die strategischen Standorte des AP3 hinaus. Sie muss einen allgemeinen Rahmen für die zukünftigen Aktionen im Bereich der Wirtschaftsentwicklung bilden. Die Studie kann daher unabhängig vom AP3 durchgeführt werden und ist daher auch nicht in der Liste der Massnahmen enthalten.

S4.3 – Koordinierte Gesamtschau

Für jeden strategischen Agglomerationsstandort ist eine Planung erforderlich, bei der eine politisch breit abgestützte Gesamtsicht aller betroffenen Akteure (Agglomeration, Gemeinden, Kanton) entwickelt wird. Damit sollen alle Planungszwänge im Standortbereich erfasst, die Zielsetzungen und die Gesamtvision des AP3 beachtet und eine Umsetzung gewährleistet werden, die mit den eingangs bestimmten Grundsätzen übereinstimmt. Die bestehenden und laufenden Standortstudien werden fallweise beurteilt und in die verbindlichen, übergeordneten Planungen integriert. Das Standardverfahren ist dem entsprechenden Massnahmenblatt (3S.03) zu entnehmen.

Da sich die Lage und der Reifegrad der strategischen Agglomerationsstandorte unterscheiden, wird als zulässig erachtet, dass die Stelle, welche die Gesamtsicht und die Typologie der möglichen Planungsinstrumente koordiniert, fallweise bestimmt wird.

S4.4 – Standortgebundene Zwänge

1) Standort Bahnhof Freiburg

- Der Bahnhof Freiburg wird als strategischer Agglomerationsstandort behandelt, der die Lebensqualität der gesamten Agglomeration beeinflusst. Seine Funktion als Eintrittstor zur Stadt, als intermodale Schnittstelle und als öffentlicher Raum wird gewährleistet und seine Eigenschaft als multifunktionaler Knotenpunkt betont.
- Begrenzung des motorisierten Durchgangsverkehrs im Stadtzentrum durch Einführung einer Kammerung zwischen den Zubringerachsen und durch Sperrung der Avenue de la Gare für den motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Aufwertung der Umgebung des Bahnhofs Freiburg zum Identifikationsträger (Haupteintrittstor und wichtigste Visitenkarte der Stadt).

- Umqualifizierung des Bahnhofs Freiburg als Raum für Austausch und Begegnung. Optimierung des Umsteigevorgangs für Fussgänger und öV-Verkehrsträgern und bessere Integration in den städtischen Raum. Die Umsteigevorgänge müssen nahtlos in das städtische Leben und den Austausch zwischen den Quartieren überführen.
- Sicherstellung der Koordination und Kohärenz zwischen den MIV-, öV- und LV-Massnahmen am Bahnhof und den Massnahmen auf Agglomerationsebene.
- Gewährleistung, dass das «System Bahnhof» auch beim erwarteten Wachstum der Agglomeration (Bevölkerung / Beschäftigung) funktioniert.

2) Standort Pérolles – Cardinal-Areal

- Entwicklung des Cardinal-Areals zu einem identitätsstiftenden Wahrzeichen für den Kanton, die Stadt und die Agglomeration und für ihre Zukunftsorientierung, wobei auch der Universitätscampus von Pérolles zu berücksichtigen ist.
- Entwicklung des vielfältigen Profils dieses Standorts und seiner Teilgebiete mit Arbeitsplätzen im hochwertigen Dienstleistungs- und Gewerbesektor, welche aus der Nähe zum Bahnhof und zu den im Stadtzentrum angebotenen Dienstleistungen Nutzen ziehen können. Schaffung eines Technologieparks auf dem Cardinal-Areal und Nutzung der Synergien mit dem Hochschulangebot. Gleichzeitig auch Förderung der Wohnnutzung.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen Mobilitätsplans für den Standort.
- Weiterführung der starken Verdichtung und Schaffung exemplarischer öffentlicher Räume, prioritär zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs (LV). Zur besonderen Gestaltung des öffentlichen Raums und zur Vernetzung zählen auch die Aufwertung des Boulevard de Pérolles und die zusätzlichen Bahnquerungen für den LV.
- Schaffung von Raum für zusätzliche öffentliche Einrichtungen.
- Umqualifizierung der Pérolles-Ebene zu einem Universitätscampus bei gleichzeitiger Einschränkung oder Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs in diesem Sektor.

3) Standort Moncor – Belle-Croix

- Entwicklung des Standorts zum Entwicklungsschwerpunkt in der Art eines Unternehmenscampus, mit Gewerbe- und Dienstleistungstätigkeiten.
- Strukturierung der Siedlungsentwicklung und der Gebäudedefront entlang der Route de Villars in Richtung des Agglomerationszentrums. Stärkung des städtischen Charakters. Dadurch soll die Agglomeration ihr vorstädtische Image verlieren und das Image einer dichten Agglomeration erhalten.

- Umgestaltung der Belle-Croix-Kreuzung, so dass auf einem ausgeprägt städtischen Platz eine neue städtebauliche Identität entsteht.
- Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs (öV), so dass die modale Verlagerung und die Umnutzung der Parkplätze in der Industriezone zugunsten einer Verdichtung der Überbauungen, des Langsamverkehrs (LV) und der Gestaltung öffentlicher Räume möglich wird.
- Verbesserung der LV-Verbindungen von Moncor nach Cormanon und ins Villars-Vert-Quartier über die Belle-Croix-Kreuzung.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen Mobilitätsplans für den Standort (Massnahme bereits eingeleitet).

4) Standort Bertigny

- Reservieren des Standorts für eine aussergewöhnliche Ansiedlung (grosses Bauvorhaben).
- Planung oder mehrerer Überbauungen mit sehr grossem Mehrwert.
- Standortentwicklung gemäss den in der Siedlungsstrategie des AP3 definierten Etappen.
- Optimierung der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen, wobei der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr am Standort bevorzugt werden.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen oder betrieblichen Mobilitätsplans für den Standort.

5) Standort Givisiez

- Erneuerung des Industriegebiets rund um die neue Bahnhofstestelle Givisiez, so dass ein Entwicklungsschwerpunkt mit Mischnutzung (Dienstleistung, Industrie, Wohnen, öffentliche Einrichtungen usw.) entsteht.
- Erarbeitung eines erstklassigen öffentlichen Raums rund um den neuen Bahnhof (Verkehrsschnittstelle).
- Die Industriezone Givisiez im Westen der Route de Belfaux mit Gewerbe, Fabriken und Logistik verdichten, wobei den Einschränkungen durch die Verordnung über den Schutz von Störfällen (StFV) im Zusammenhang mit der Gasleitung Rechnung zu tragen ist.
- Ergänzung des Netzes öffentlicher Räume und des Langsamverkehrs (LV), um das gewachsene Zentrum Givisiez, die Industriezone, die Verkehrsschnittstelle sowie die Mischzonen im Norden der Route du Tir fédéral und im Süden der Route des Tacconnets miteinander zu verbinden.
- Koordinierung der internen Siedlungsentwicklung des Standorts mit den lokalen öV- und LV-Netzen.

- Berücksichtigung der Gestaltung der Autobahnüberdachung in der Gesamtschau der Standortentwicklung und restrukturierung.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen Mobilitätsplans für den Standort.

6) Standort Agy-Ebene - Portes-de-Fribourg

- Konsolidierung einer politisch breit abgestützten Vision für den strategischen Agglomerationsstandort Agy-Ebene - Portes-de-Fribourg, die den Wandel hin zu einer kompakten Agglomeration mit urbanem Charakter einleitet.
- Entwicklung eines auf politischer Ebene breit abgestützten Konzepts für den Ausbau des Sportstandorts St. Leonhard. Sicherstellung, dass dieses Konzept in die Gesamtstrategie des Standorts integriert wird.
- Städtebaulich kohärente Behandlung des strategischen Standorts auf der gesamten Fläche .
- Bei der Entwicklung soll die Logik der Durchgangsstrasse (route de Morat/Murtenstrasse) durch die Logik des vernetzten Quartiers ersetzt werden (öffentliche Räume und LV-Verbindungen).
- Entwicklung einer stark städtisch geprägten Siedlung mit attraktiven öffentlichen Räumen sowie öV- und LV-Angeboten.
- Vermeidung verkehrsintensiver kommerzieller Einrichtungen (PE), die in erster Linie auf den Strassenverkehr ausgerichtet sind.
- Einbindung der benachbarten öffentlichen Räume und Grünflächen, die für die Agglomeration einen hohen Stellenwert aufweisen (Poyapark, Friedhof St. Leonhard, Grandfey-Felder und Torry-Hügel). Schaffung attraktiver Verbindungen zwischen den Siedlungssektoren.
- Verbesserung der multimodalen Schnittstellen an den Veranstaltungsorten, namentlich durch die Gestaltung öffentlicher Räume und attraktiver, breiter Zufahrtswege für den Langsamverkehr. Verbesserung der Anbindung dieser Orte an den öV.
- Durchführung einer Studie zur Erschliessung des Standorts durch die Bahnlinie Freiburg-Belfaux.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen Mobilitätsplans für den Standort.

7) Standort Bahnhof Nord Düringen - Birch

- Sicherung der Rolle von Düringen als regionalem Entwicklungsschwerpunkt (Arbeit) des Sensebezirks mit hochwertiger Anbindung (Schiene und Strasse).

- Förderung der Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten) und einer hohen Siedlungsdichte rund um den Bahnhof Düringen. Gewährleistung eines beidseitig guten Zugangs zum Bahnhof für den Langsamverkehr
- Beibehaltung der Möglichkeit, Gewerbe und Industrie anzusiedeln. Erhalt von Terrains, die für Grossunternehmen, die einen deutlichen Mehrwert schaffen, von ausschlaggebender Bedeutung sind.
- Verhinderung der Zerstückelung zusammenhängender Grundstücke in den Arbeitszonen Birch.
- Stärkung der Rolle des und Verbesserung des Zugangs zum Bahnhofbereich, da dieser als Zentrum des gesamten strategischen Agglomerationsstandorts fungiert.
- Standortentwicklung gemäss den in der Siedlungsstrategie des AP3 definierten Etappen.
- Erarbeitung eines überbetrieblichen Mobilitätsplans für den Standort.

S4.5 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Anerkennt die Agglomeration (mit vorgängiger Zustimmung der Gemeinden) als Ansprechpartnerin für die strategischen Agglomerationsstandorte, auch wenn sich diese in einem strategischen Sektor des Kantons befinden.
- Setzt sich aktiv für die Erarbeitung von Studien zum strategischen Agglomerationsstandort Pérolles-Ebene - Cardinal ein, der teilweise dem strategischen Sektor Bluefactory des Kantons entspricht.

Die Agglomeration

- Beteiligt sich dort aktiv an den Planungsarbeiten für die strategischen Agglomerationsstandorte, wo sich dies direkt aus ihren Aufgabenbereichen ergibt (Teilkoordination). Sie prüft insbesondere, ob die vorgesehene Planung der vorgängig definierten Gesamtschau pro Achse entspricht, die Koordination mit der Mobilität gewährleistet ist und das Wirtschaftsprofil des Standorts kohärent ist.
- Auf Gesuch der direkt betroffenen Gemeinden leitet oder koordiniert die Agglomeration die Erarbeitung übergeordneter verbindlicher Planungsinstrumente (zum Beispiel Gemeinderichtplan, gemeindeübergreifender Richtplan oder örtlicher Richtplan), um für jeden strategischen Standort der Agglomeration eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die bereits bestehenden Dokumente miteinbezogen respektive ergänzt werden.

- Schafft eine Arbeitsgruppe, welche die fachliche und politische Betreuung der Planungsarbeiten an den strategischen Agglomerationsstandorten von der Erarbeitung bis zur Umsetzung begleitet. Bei Standorten, die zugleich strategische Sektoren von kantonaler Bedeutung sind, gewährleistet sie eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton.

Die Gemeinden

- Treten vor der Aufnahme neuer Studien innerhalb eines strategischen Standorts mit der Agglomeration in Kontakt, um mit dieser die Planung abzusprechen.
- Beziehen die Agglomeration systematisch in die laufenden Planungsarbeiten ein, sofern sie die Teilkoordination der ihren Tätigkeitsbereich betreffenden Fragestellungen betrifft (Verdichtung, Verkehr, Wirtschaft, usw.).
- Halten bei der Revision der Ortsplanung und der Detailbauungspläne die übergeordneten Planungsvorgaben in Bezug auf die strategischen Agglomerationsstandorte ein.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Zonennutzungsplan (ZNP), Gemeinderichtplan (GemRP): Integration des Gebiets der strategischen Agglomerationsstandorte und der Planungsaspekte, die sich aus den durch die Agglomeration erarbeiteten verbindlichen Instrumenten ergeben.

S4.6 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3S.03 Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte

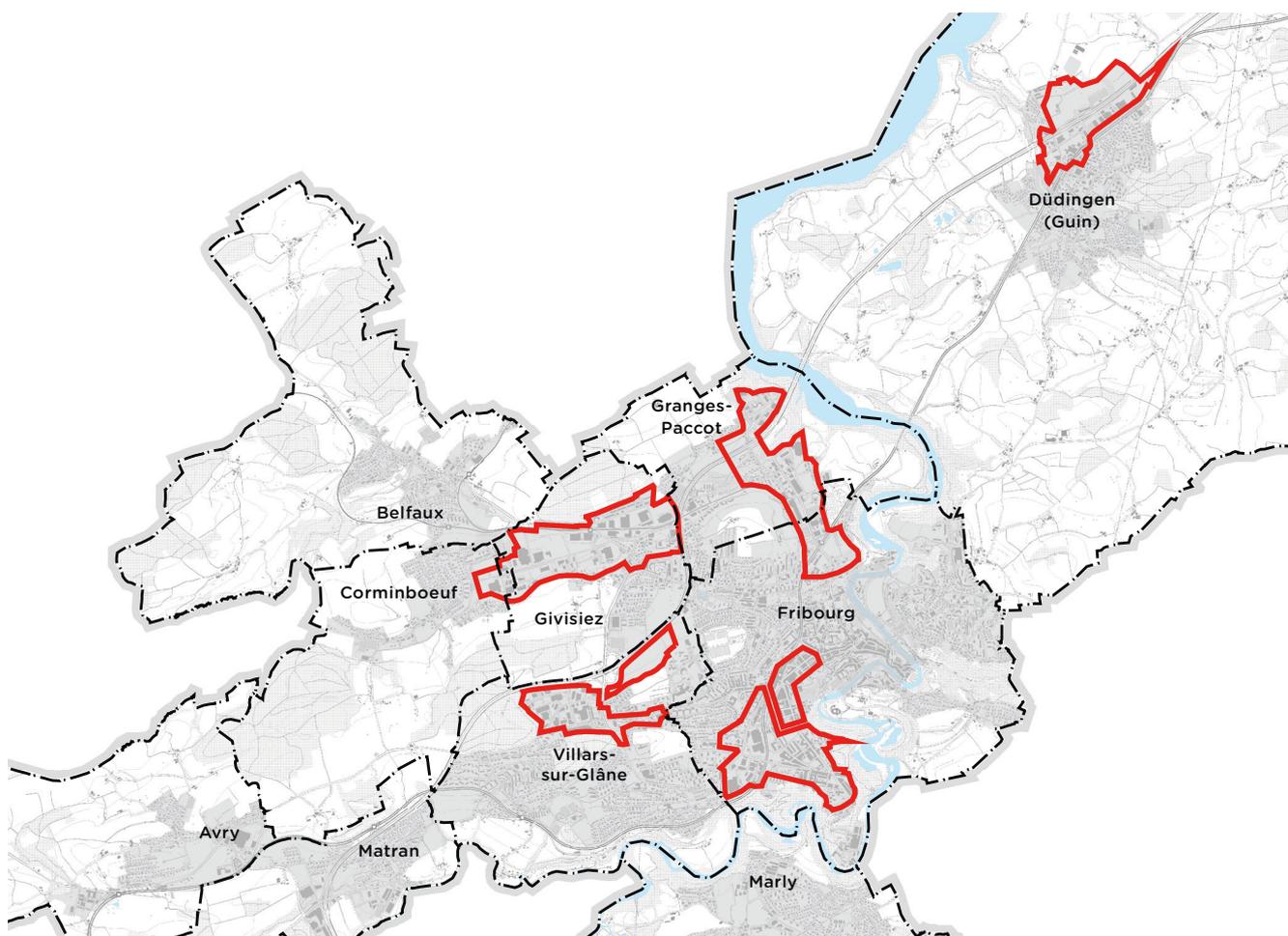


Abbildung 3: Strategische Agglomerationsstandorte (Paket 3S.03).

Mobilitätstrategie

Einleitung

Die Siedlungsentwicklung wird von einer multimodalen, kohärenten und nachhaltigen Mobilitätsstrategie begleitet. Mit dieser soll der motorisierte Individualverkehr, insbesondere der Pendlerverkehr im Zentrum der Agglomeration reduziert werden.

Konkret beruht die Strategie auf der Einrichtung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsangebots und eines attraktiven Langsamverkehrsnetzes, welche dem motorisierten Individualverkehr gegenüber konkurrenzfähig sind. Das Ziel besteht darin, die mit dem demografischen Wachstum verbundene Verkehrszunahme durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr aufzufangen. Dazu sieht die Strategie eine Reorganisation der Verwaltung der Zugänge zum Agglomerationszentrum sowie eine Harmonisierung der parkplatzpolitischen Rahmenbedingungen für die ganze Agglomeration vor.

M1 – Öffentlicher Verkehr (öV)

M1.1 – Strategie

- Eine Hierarchie des öffentlichen Verkehrsnetzes auf der Grundlage des verbesserten Bahn-Angebots und der stärkeren ergänzenden Nutzung des Bus-Angebots festlegen.
- Ergänzung des Busnetzes auf der Grundlage der Siedlungsentwicklung und der Schnittstellen zum Bahnverkehr.
- Verbesserung des Bus-Angebots, insbesondere Erhöhung der Frequenz bei gleichzeitiger Nutzung möglicher Synergien zwischen dem regionalen und dem städtischen Personenverkehr.
- Sicherstellung, dass die auf dem Strassennetz verkehrenden Busse dank einem Verkehrsmanagementsystem für Ampelkreuzungen (das Ampelleitsystem räumt Bussen den Vortritt ein) oder dank einer Streckenführung auf eigener Spur den Fahrplan einhalten können.
- Förderung des Modalwechsels der motorisierten Pendler vom Strassenverkehr auf den öV mit Park&Ride-Anlagen.

M1.2 – Bahnnetz

- Sicherstellung der Kohärenz mit den allgemeinen Mobilitäts- und Siedlungsstrategien durch Einrichtung neuer Haltestellen (Givisiez, Agy, Avry).
- Bereitstellung einer auf dem Gebiet der Agglomeration (in Hauptverkehrszeiten) viertelstündig verkehrenden S-Bahn-Verbindung.
- Verbesserung der Zugangsanlagen für die Nutzer in den bestehenden Bahnhöfen und Haltestellen (Komfort, Schnittstellen zu den Busanschlüssen, Fussgänger- und Velowege).

M1.3 – Busnetz

- Berücksichtigung des Regionalbus-Angebots zur Entwicklung von Synergien mit dem städtischen Busangebot, vor allem am äusseren Rand des Agglomerationsgebiets.
- Erhöhung der Bus-Frequenz und der Bus-Kapazitäten im Agglomerationsgebiet.
- Ergänzung der Durchmesserlinien auf dem Hauptbusnetz zur Förderung der Direktfahrten innerhalb der Agglomeration.
- Einführung von Tangentiallinien, um die Verbindungen zwischen den Wohnquartieren, den Beschäftigungsschwerpunkten und den S-Bahn-Haltestellen zu verbessern.
- Bau neuer Strassenachsen, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, im Siedlungsgebiet (Bertigny).

- Gestaltung der wichtigsten Haltestellen (Bourg, Moncor, usw.), um die Anschlüsse und die Fussgängervertelung in den umliegenden Quartieren zu optimieren.
- Bessere Koordination der Fahrpläne von Bus und Bahn, um im Agglomerationskern alternative Mobilitätsformen zu schaffen, die ein schnelleres Fortkommen ermöglichen (Bus als Bahnzubringer).

M1.4 – Multimodales Vorgehen

- Das multimodale Vorgehen umfasst drei Handlungsschwerpunkte:

1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen für die Busse auf dem Hauptstrassennetz

- Einführung von Kontrollen für den Zutritt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Einfallachsen. Hierdurch wird den Bussen Priorität eingeräumt und der Verkehr wird gesteuert, um in der Stadt einen flüssigen Busverkehr zu gewährleisten.
- Verbesserung der baulichen Gestaltung zur Veränderung der Verkehrsbedingungen zugunsten der Busse (eigene Spur vor Kreuzungen mit Ampelbetrieb, Vortrittmarkierung in Kreuzungen, Fahrbahnhaltestellen, usw.).

2. Schaffung einer durchgehenden strukturierenden Achse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zwischen der Zähringenbrücke und dem Boulevard de Pérolles

- Umsetzung von Massnahmen im Zusammenhang mit der «verkehrsberuhigten zentrale Zone», um den Bussen und dem Langsamverkehr Vorrang zu geben.
- Aufwertung des Stadtzentrums von Freiburg.
- Optimierung der Rolle des Bahnhofs Freiburg als multimodale Schnittstelle und Eingangstor zur Agglomeration.

3. Einrichtung von öV-Schnittstellen, die mit dem Park&Ride-Angebot (P&R) abgestimmt sind

- Errichtung von öV-Schnittstellen bei den P&R-Anlagen an den S-Bahn-Haltestellen und den Schnittstellen zwischen den Strassenachsen und dem Busnetz;
- Gewährleistung einer zielführenden Nutzung durch Regulierung und Schaffung einer Tarifpolitik für alle P&R-Anlagen (Anpassung an die gewünschte Funktion, Berücksichtigung vielfältiger Bedürfnisse, Kohärenz mit den Tarifen der Regionalbusse und der städtischen Parkplätze, Verhinderung von Zweckentfremdung).

M1.5 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Plant und bestellt die Dienstleistungen bei den Betreibern des S-Bahnnetzes und der Regionalbuslinien.
- Analysiert zusammen mit den regionalen Tarifverbänden die Offerten der von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen und legt den Gesamtbetrag für die Beiträge des Kantons gemäss kantonalem Verkehrsgesetz (VG) und Ausführungsreglement fest.

Die Agglomeration

- Konkretisiert im Einklang mit dem regionalen öV-Busnetz das Konzept der städtischen Buslinien zusammen mit den Gemeinden; führt Studien zur Anpassung von Linien durch (vgl. «Konzept öffentlicher Verkehr» im Anhang des erläuternden Berichts AP3).
- Bestellt die Leistungen bei den Betreibern des städtischen Busnetzes.
- Führt mit den Gemeinden die übergeordneten Ergänzungsstudien zur Anwendung der Betriebsgrundsätze und zur Aufwertung des öV durch, insbesondere zu Massnahmen für die Beschleunigung des Busverkehrs und zu den Standorten der Haltestellen; spricht die Umsetzung mit den Eignern der Teilabschnitte ab (Gemeinden und Kanton).
- Plant die Platzierung der Haltestellen in Absprache mit den Gemeinden.
- Koordiniert die öV-Massnahmen mit den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen.
- Sorgt für die Kohärenz des öV-Konzepts mit der kantonalen Planung.

Die Gemeinden

- Sprechen die Anwendungsmodalitäten der Betriebsgrundsätze und der öV-Aufwertung mit der Agglomeration ab.
- Beteiligen sich an der Massnahmenplanung.
- Setzen die infrastrukturellen Massnahmen um.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragung der Elemente des Konzepts der Agglomeration, der Massnahmen zur Gestaltung der Vorhaben, der Betriebsgrundsätze und der Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Verkehrs.
- Bericht des Gemeinderichtplans: Verweis auf die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs und die Netzhierarchie.

M1.6 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

3M.01 Zufahrtskontrollen

3M.01.01	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Gérine-Kreuzung.
3M.01.02	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung Glâne/Condoz.
3M.01.03	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung Belle-Croix.
3M.01.04	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Escale-Kreuzung.
3M.01.05	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung der Tiguellet-Brücke.
3M.01.06	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Grives-Kreuzung.

3M.02 Einfallachsen

3M.02.01	Umqualifizierung der Achse Marly – Sektor Marly.
3M.02.02	Umqualifizierung der Achse Marly – Sektor Freiburg.
3M.02.03	Umqualifizierung der Achse Glâne – Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Bluefactory – Sektor Freiburg.
3M.02.05	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Daillettes – Sektor Freiburg Beaumont.
3M.02.06	Umqualifizierung der Route de Villars – Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Umqualifizierung der Route de Villars – Sektor Freiburg.
3M.02.08	Umqualifizierung der Route de la Chassotte.
3M.02.09	Umqualifizierung der Route du Jura.
3M.02.10	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Route de Morat).
3M.02.11	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Rue de Morat) / Place de Notre-Dame – Haltestelle Poya.

3M.04 Strukturierende öV/LV-Achse

3M.04.01	Umqualifizierung des Boulevard de Pérolles.
3M.04.02	Umqualifizierung des Sektors der Rue de l'Hôpital und der angrenzenden Strassen.
3M.04.03	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers – Sektor Ormeaux.
3M.04.04	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers – Sektor Grand-Rue.

3M.05 Weitere öV-Massnahmen

3M.05.01	Umgestaltung des Strassennetzes für die neue öV-Linie 1, Marly – Sektor Ost.
3M.05.02	Umgestaltung des Strassennetzes für die neue öV-Linie 3, Marly – Sektor West.
3M.05.03	Umgestaltung der Querung Route de Cormanon für die öV-Linie 5.
3M.05.04	Umgestaltung des Strassennetzes zwischen Corminboeuf und Belfaux für die regionalen öV-Linien.
3M.05.05	Bau der Infrastruktur Moncor-Spital für die zukünftige öV-Linie 6.
3M.05.06	Bau der Infrastruktur Spital-Jura für die zukünftige öV-Linie 6.
3M.05.07	Bau der Infrastruktur für eine neue Endstation in Windig für die öV-Linie 6.
3M.05.08	Bau einer Standseilbahn zwischen der HTA und dem Fischzucht-Quartier.

3M.08 öV-Schnittstellen

3M.08.01	Einrichtung der öV-Schnittstelle – S-Bahnhof Düdingen.
3M.08.02	Einrichtung der öV-Schnittstelle – neue S-Bahn-Haltestelle Avry Centre.
3M.08.03	Einrichtung der öV-Schnittstelle – neue Haltestelle Agy-Ebene.
3M.08.04	Erweiterung des P&R Marly-Gérine (im Bau).
3M.08.05	Bau eines P&R bei der Autobahnausfahrt Freiburg Süd.
3M.08.06	Bau eines P&R in der Nähe der Autobahnausfahrt Düdingen.

3M.11 NichtInfra-Massnahmen

3M.11.01	Erneuerung der Bahninfrastrukturen im Hinblick auf den Viertelstundentakt der S-Bahn
3M.11.02	Umsetzung eines in der Agglomeration harmonisierten Qualitätsmanagementsystems für den öV

M2 – Langsamverkehr (LV)

M2.1 – Strategie

- Realisierung von zwei hauptsächlichen Langsamverkehrsrouten (Hauptachsen) in der Agglomeration.
- Entwicklung eines attraktiven sekundären Langsamverkehrsnetzes, das eine einfache Mobilität für Fussgänger und Velofahrer über kurze Distanzen ermöglicht.
- Förderung des Langsamverkehrs und des multimodalen Vorgehens.

M2.2 – LV-Netz

- Prioritäre Fertigstellung der TransAgglo, der ersten Route des Hauptnetzes der Agglomeration.
- Erstellung einer zweiten Route des Hauptnetzes der Agglomeration Corminboeuf-Givisiez-Marly, indem die bestehende Strasseninfrastruktur durch Einrichtungen für den LV ergänzt wird.
- Identifizierung und Erstellung der Zubringerrouten zum Hauptnetz der Agglomeration, unter Berücksichtigung von Synergien mit den nationalen und kantonalen LV-Netzen.

M2.3 – Sicherheit und Durchgängigkeit der Routen

- Planung und Bau einer durchgängigen Veloinfrastruktur (Velostrassen und -wege), insbesondere an den Einfallstrassen in Richtung Stadt und an den Hauptstrassen ausserhalb der Siedlungsbereiche unter Berücksichtigung der kantonalen Planung sowie von anderen Einrichtungen wie den Busspuren oder anderen räumlicher Einschränkungen.
- Verbesserung der Sicherheit der bestehenden Querungen (Brücken, Schienen, ...).
- Identifizierung und Sanierung der Gefahrenstellen im Fussgänger- und Velonetz.
- Identifizierung und Schaffung neuer Querungen in Zusammenhang mit dem durchgängigen Routenausbau.
- Fortsetzung der Verkehrsberuhigung in den Quartieren.
- Fortsetzung des Baus von Einrichtungen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts der Fussgänger, insbesondere in den Qualitätszonen für Fussgänger (Ortskerne, Quartiere mit hoher Dichte, Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestellen).

M2.4 – Förderung des Langsamverkehrs und des multimodalen Vorgehens

- Einrichtung von Abstellanlagen in allen Sektoren der Agglomeration (inkl. Velostationen in den Hauptbahnhöfen sowie Ladestationen für Elektrovelos).
- Verbesserung der Signalisation auf den Velorouten, insbesondere auf den grossen Stadtrouten und auf den Routen für den Nahtourismus.
- Stärkung der Intermodalität (Bike&Ride: Zugang und velotaugliche öV-Haltestellen mit Veloplätzen; Park&Bike: Veloboxen in den P&R-Anlagen, usw.).
- Planung und Errichtung eines leistungsfähigen, eng vernetzten Veloverleih-Systems (Bikesharing) im gesamten Agglomerationsgebiet.

M2.5 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Plant das kantonale Velonetz.
- Beschilbert die regionalen und nationalen Routen für den Velotourismus.

Die Agglomeration

- Koordiniert die Planung des LV-Netzes auf Agglomerationssebene mit der Planung des kantonalen Velonetzes.
- Erarbeitet das LV-Konzept des strukturierenden Netzes und koordiniert die Umsetzung der LV-Massnahmen.
- Koordiniert die Projekte und spezifischen Vorhaben auf den weiteren Strecken.

Die Gemeinden

- Planen das LV-Netz auf örtlicher Ebene.
- Planen und realisieren die Projekte zur Förderung des Langsamverkehrs.
- Ergänzen das LV-Netz im Detail (Gemeinde, Quartiere), um die lokale Durchlässigkeit und die Zubringervernetzung zum LV-Agglomerationsnetz zu gewährleisten.
- Entwickeln ein Gemeindekonzept für Veloabstellplätze als Ergänzung zu den Anlagen bei allen verkehrintensiven Einrichtungen, insbesondere bei Schulen, bei der Verwaltung, bei Geschäften und anderen wichtigen Zentren der Gemeinden.

Auswirkung auf die OP:

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integration und Koordination der kommunalen Planung mit den entsprechenden Elementen des Langsamverkehrskonzepts der Agglomeration.
- Bericht des Gemeinderichtplans: Hervorheben der Kohärenz des kommunalen Netzwerks mit dem Konzept der Agglomeration und Begründung der eventuell notwendigen Anpassungen.

M2.6 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

3M.02 Einfallachsen

3M.02.01	Umqualifizierung der Achse Marly - Sektor Marly.
3M.02.02	Umqualifizierung der Achse Marly - Sektor Freiburg.
3M.02.03	Umqualifizierung der Achse Glâne - Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Bluefactory - Sektor Freiburg.
3M.02.05	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Daillettes - Sektor Freiburg Beaumont.
3M.02.06	Umqualifizierung der Route de Villars - Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Umqualifizierung der Route de Villars - Sektor Freiburg.
3M.02.08	Umqualifizierung der Route de la Chassotte.
3M.02.09	Umqualifizierung der Route du Jura.
3M.02.10	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Route de Morat).
3M.02.11	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Rue de Morat) / Place de Notre-Dame - Haltestelle Poya.

3M.04 Strukturierende öV/LV-Achse

3M.04.01	Umqualifizierung des Boulevard de Pérolles.
3M.04.02	Umqualifizierung des Sektors der Rue de l'Hôpital und der angrenzenden Strassen.
3M.04.03	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers - Sektor Ormeaux.
3M.04.04	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers - Sektor Grand-Rue.

3M.06 TransAgglo

3M.06.01	Neugestaltung einer LV-Verbindung auf der ehemaligen Industriebahnlinie - Sektor Pérolles-Bahnhof Freiburg.
----------	---

3M.06.02	Neugestaltung der TransAgglo - Sektor Bahnhof Avry - Bahnhof Villars-sur-Glâne.
3M.06.03	Neugestaltung der TransAgglo - Sektor Grandfey-Düdingen.

3M.07 LV-Ergänzungsmassnahmen

3M.07.01	Umgestaltung der Route du Tir-Fédéral und der Route des Taconnets.
3M.07.02	LV-Autobahnquerung auf der Höhe des Standorts Bertigny.
3M.07.03	Neugestaltung einer LV-Verbindung auf der jetzigen Promenade des Tilleuls.
3M.07.04	Umgestaltung der Route de Bourguillon - Sektor Marly.
3M.07.05	Neugestaltung einer LV-Verbindung zwischen AZ Birch, Fussballfelder und Luggiwil.
3M.07.06	LV-Schienenquerung für den Zugang zu Petit Torry von der Route Chantemerle aus - Sektor Granges-Paccot.
3M.07.07	LV-Schienenquerung für den Zugang zu Petit Torry von der Murtenstrasse (Route de Morat) aus - Sektor Freiburg.
3M.07.08	LV-Schienenquerung (SBB) - Bluefactory-Arsenale.
3M.07.09	Neugestaltung einer LV-Verbindung HTA-Fischzuchtquartier.
3M.07.10	Neugestaltung einer Fussgängerverbindung zwischen dem Boulevard de Pérolles und der Saane.
3M.07.11	Bau einer LV-Passerelle zwischen dem Tour-Henri und Post Criblet.
3M.07.12	Ergänzende LV-Strecke Dorte-Verte - Beaumont.
3M.07.13	Schaffung von 3'000 Veloabstellplätzen.
3M.07.14	Umsetzung eines leistungsfähigen Veloverleih-Systems (Bikesharing).
3M.07.15	Umsetzung einer Velo-Wegweiserstrategie für die Agglomeration.
3M.07.16	Verbindung Windig Quartiers mit dem Zentrum Schönbergs durch eine Passerelle.

3M.09 Einrichtung der Zentren / Durchgangsstrassen

3M.09.01	Einrichtung des Zentrums Düdingen - Sektor Hauptstrasse - Duensstrasse.
3M.09.02	Umqualifizierung des Sportplatzes - Sektor St. Leonhard.
3M.09.03	Umqualifizierung Place des Anciens Abattoirs - Sektor St. Leonhard.
3M.09.04	Neugestaltung der Durchgangsstrasse Belfaux.
3M.09.05	Umqualifizierung des Quartierzentrums Schönberg.
3M.09.06	Umqualifizierung der Route de Berne.
3M.09.07	Umqualifizierung der Route de Tavel.
3M.09.08	Umqualifizierung der Durchgangsstrasse Bourguillon.

M3 – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

M3.1 – Strategie

- Reorganisation der Verkehrsverteilung, um den Verkehrsdruck im Agglomerationskern abzubauen.
- Förderung der modalen Verlagerung zur Absorption der aufgrund des erwarteten demografischen Wachstums entstehenden Verkehrszunahme.
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren, um die Strassensicherheit zu steigern und die Umweltbelastung zu reduzieren.
- Harmonisierung der Parkplatzpolitik, um, insbesondere bei den Pendlern, die modale Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr zu erwirken.
- Förderung der multimodalen Mobilität mittels Verkehrslösungssystemen.

M3.2 – Hierarchie des Strassennetzes

- Förderung der Nutzung der Autobahn, ihrer vier Anschlüsse sowie des strukturierenden Hauptnetzes zur Bildung eines Verkehrsverteilungsrings.
- Umsetzung eines «Einfallstrassen»-Prinzips, das den Zugang zum Agglomerationszentrum und zum Verkehrsverteilungsring gewährleistet.
- Schaffung von Einrichtungen auf dem strukturierenden Strassennetz für die städtische Erschliessung, um einen flüssigen Verkehr zu gewährleisten.

M3.3 – Kammerung des Stadtzentrums Freiburg

- Aufteilung des Verkehrs in zwei Kammern (Nord, Süd), um den Durchgangsverkehr und den Kurzstreckenverkehr im Agglomerationszentrum zu beschränken. Dieses Vorgehen ergänzt den Grundsatz des Verkehrsverteilungsrings und seiner Einfallstrassen. Die Kammerung erfolgt jedoch nur teilweise, damit insbesondere das Bourg-Quartier nicht isoliert wird.
- Umsetzung von Massnahmen, um das Zentrum von Freiburg vom Durchgangsverkehr zu befreien.
- Nutzung des Autos für Kurzstrecken uninteressant zu machen.

M3.4 – Verkehrsberuhigung

- Umsetzung von Massnahmen, um auf dem sekundären Strassennetz und den lokalen Erschliessungsstrassen Ausweichverkehr und die damit verbundenen Immissionen zu verhindern.

- Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in überlasteten Bereichen und auf Durchgangsstrassen in sensiblen Zonen.
- Anbringung von Einrichtungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Durchgangsstrassen der Siedlungszonen und in örtlichen Aktivitätszentren (Verkehrsberuhigung auf Dorfdurchfahrtsstrassen).

M3.5 – Multimodales Vorgehen

- Einrichtung von Verkehrsmanagementsystemen, dank derer den Bussen auf Strassenachsen der Vortritt erteilt werden kann (Zufahrtskontrollen).
- Förderung der Fahrten in Richtung der städtischen Verteilerachse statt in Richtung des Freiburger Stadtzentrums, denn im Stadtzentrum haben die Busse Priorität.
- Bau von P+R an den S-Bahn-Haltestellen sowie an den Schnittstellen zwischen dem Hauptstrassen- oder Autobahnnetz und dem Haupt-öVNetz.

M3.6 – Parkieren

Im Folgenden werden die harmonisierten Grundsätze für die Bewirtschaftung und Regulierung der (öffentlichen und privaten) Parkplätze dargelegt:

- Festlegung von Rahmenbedingungen um eine Harmonisierung der kommunalen Gemeindebaureglemente zu ermöglichen. So kann das Parkplatzangebot, gerade am Arbeitsplatz, knapper bemessen werden.
- Für die Definition des Bedarfs an privaten Parkplätzen am Arbeitsplatz ist gemäss der untenstehenden Tabelle eine Bandbreite mit einem obligatorischen Höchstwert und einem fakultativen Mindestwert nach VSS-Norm anzugeben. Definition einer Regel, nach welcher der Mindestwert gesenkt werden kann, wenn besondere Umstände dies erfordern.
- Festlegung einer Bandbreite für die Definition des privaten Parkplatzbedarfs (Wohnen). Sie ist mit der geltenden VSS-Norm identisch. Definition einer Regel, nach welcher der Mindestwert gesenkt werden kann, wenn besondere Umstände dies erfordern.
- Regulierung und Tarifpolitik der öffentlichen Parkplätze in den verschiedenen Agglomerationssektoren harmonisieren und dabei die Anschlussqualität an den öV gewährleisten.
- Umsetzung der Verkehrsmanagement-Prinzipien, so dass die Kunden und Besucher zu den Parkhäusern geleitet und die Fahrten zur Parkplatzsuche reduziert werden.
- Einführung eines Abosystems für öffentliche Parkhäuser, die in erster Linie Einwohnern ohne Privatparkplatz vorbehalten sind.

- Die Problematik der Parkierung bei publikumsintensiven Einrichtungen (PE) mit dem Kanton zusammen angehen.
- Zusammenlegung der Mittel für die Parkplatzbewirtschaftung.
- Förderung der Einführung von betrieblichen Mobilitätsplänen im privaten, halböffentlichen und öffentlich-rechtlichen Bereich.

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte

Standort-Typ	Min. fakultativ PA3	Minimum (gemäss VSS)	Max. obligator PA3	Maximum (gemäss VSS)
A	10 %	20 %	30 %	40 %
B	20 %	40 %	50 %	60 %
C	25 %	50 %	65 %	80 %
D	35 %	70 %	80 %	90 %
E	45 %	90 %	95 %	100 %

Abbildung 4: Auszug VSS-Norm 640281 und Brandbreite AP3

M3.7 – Umsetzung (Verkehrsnetz)

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Definiert das Kantonsstrassennetz.
- Gewährleistet in Übereinstimmung mit dem kantonalen Strassengesetz (StrG) die Gestaltung und das Management des Kantonsstrassennetzes gemäss der im Agglomerationsrichtplan (RPA) festgelegten Zielsetzung und der MIV-Netz-hierarchie.
- Sorgt für die Koordination der Projekte mit den Infrastrukturen, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen (Nationalstrassennetz).

Die Agglomeration

- Legt zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden die Netzhierarchie innerhalb der Agglomeration im Einklang mit der Kantonsstrassenhierarchie fest.

Die Gemeinden

- Legen gemeinsam mit dem Kanton und der Agglomeration die Strassenhierarchie auf Gemeindeebene fest. Diese muss eine Kohärenz zur Kantonsstrassenhierarchie aufweisen.

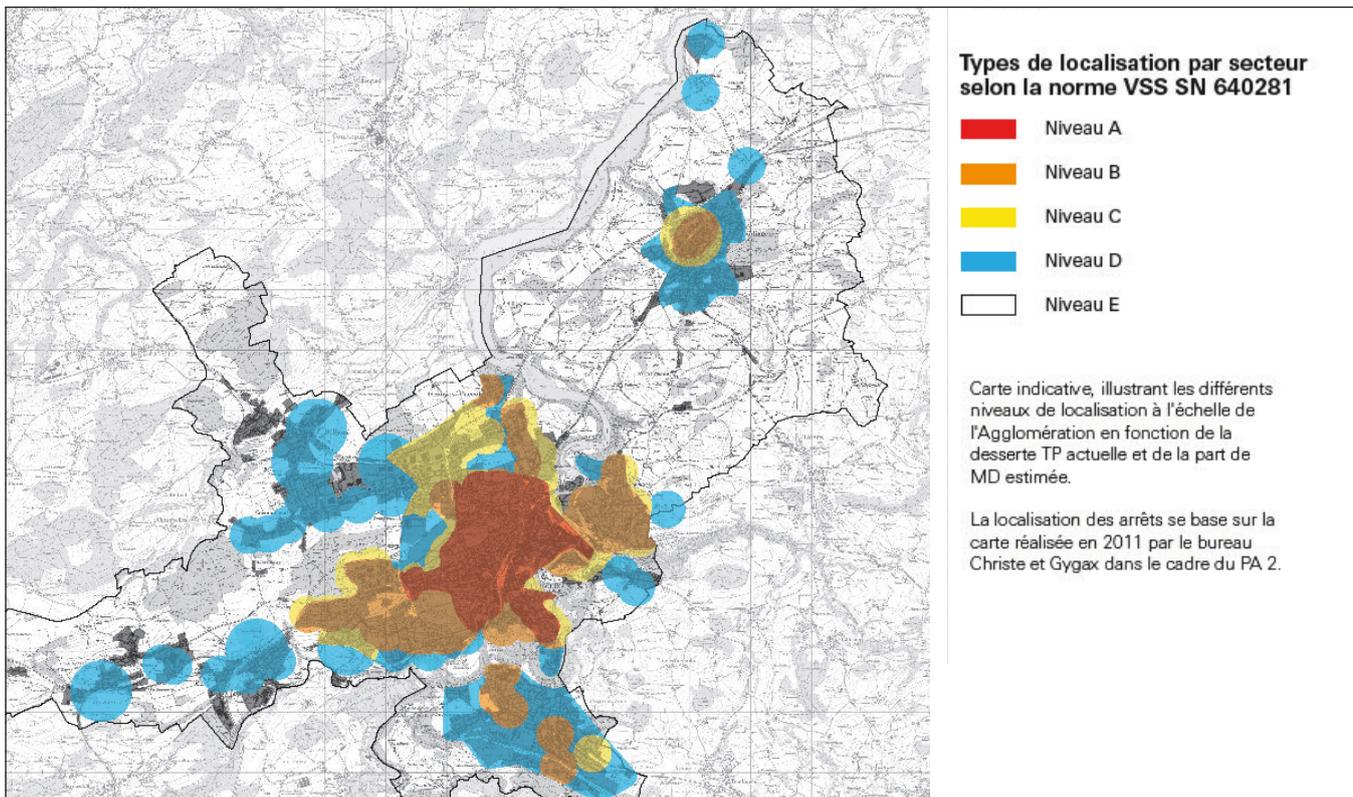


Abbildung 5: Beispiel für Standorte nach Typ ABCDE in der Agglomeration Freiburg

- Planen und realisieren die Gestaltung des kommunalen Strassennetzes, die mit der übergeordneten Planung kohärent sein muss.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integration und Koordination der Elemente des MIV-Konzepts der Agglomeration.
- Bericht des Gemeinderichtplans: Hervorheben der MIV-Zielsetzungen und der Netzhierarchie und Begründung der eventuell notwendigen Anpassungen.

M3.8 – Umsetzung (Parkieren)

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Setzt die betrieblichen Mobilitätspläne in der öffentlichen Verwaltung und in den öffentlich-rechtlichen Unternehmen um.

Die Agglomeration

- Definiert die Rahmenbedingungen, die eine Harmonisierung der Parkplatzbewirtschaftung auf Agglomerationsebene fördern.
- Bestimmt die Standorte für Park&Ride-Anlagen (P&R).
- Führt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Studien durch, um den Bedarf und die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zu bestimmen.
- Die Problematik der Parkierung bei publikumsintensiven Einrichtungen (PE) mit dem Kanton zusammen angehen.

Die Gemeinden

- Tragen den Rahmenbedingungen und Zielwerten Rechnung, welche die Agglomeration im Rahmen ihres Parkplatzkonzepts definiert hat.
- Verfassen auf der Grundlage der gemeinsam mit der Agglomeration durchgeführten Studien ein Gemeindereglement für Parkplatzdimensionierung und -bewirtschaftung (inkl. der Regeln für betriebliche Mobilitätspläne).
- Stellen der Agglomeration die Eckdaten zur Verfügung, um den Gesamtbedarf und die Bewirtschaftungsgrundsätze (allgemeiner: übergeordnete Regeln) für das Parkieren festzusetzen.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragung der Park&Ride-Anlagen (P+R) und der Gemeindesektoren, die über ein differenziertes öffentliches und privates Parkplatzmanagement verfügen.

- Gemeindebaureglement (GBR): Festlegung der Parkplatzdimensionierung auf der Grundlage der VSS-Normen und des RPBG. Für die verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentren) Regeln für die Bewirtschaftung privater Parkplätze zum öffentlichen Gebrauch erlassen (Tarife) sowie Bestimmungen zur Einführung betrieblicher Mobilitätspläne.
- Erläuterungs- und Konformitätsbericht: Das Parkierungskonzept als Beilage anfügen.

M3.9 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich..

3M.01 Zufahrtskontrollen

3M.01.01	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Gérine-Kreuzung.
3M.01.02	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung Glâne/Condoz.
3M.01.03	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung Belle-Croix.
3M.01.04	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Escale-Kreuzung.
3M.01.05	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Kreuzung der Tiguelet-Brücke.
3M.01.06	Einrichtung einer Zufahrtskontrolle an der Grives-Kreuzung.

3M.02 Einfallachsen

3M.02.01	Umqualifizierung der Achse Marly - Sektor Marly.
3M.02.02	Umqualifizierung der Achse Marly - Sektor Freiburg.
3M.02.03	Umqualifizierung der Achse Glâne - Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Bluefactory - Sektor Freiburg.
3M.02.05	Umqualifizierung der Achse Glâne / Kreuzung Beaumont-Daillettes - Sektor Freiburg Beaumont.
3M.02.06	Umqualifizierung der Route de Villars - Sektor Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Umqualifizierung der Route de Villars - Sektor Freiburg.
3M.02.08	Umqualifizierung der Route de la Chassotte.
3M.02.09	Umqualifizierung der Route du Jura.
3M.02.10	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Route de Morat).
3M.02.11	Umqualifizierung der Murtenstrasse (Rue de Morat) / Place de Notre-Dame - Haltestelle Poya.

3M.03 Kammerung

3M.03.01	Umqualifizierung und Kammerung der Richemond-Kreuzung.
3M.03.02	Kammerung des Gambach-Quartiers.
3M.03.03	Neugestaltung der Passage du Cardinal für den öV.
3M.03.04	Kammerung der Unterstadt.
3M.03.05	Umqualifizierung der Avenue du Général Guisan.
3M.03.06	Umqualifizierung des Walriss (unterer Teil).
3M.03.07	Umqualifizierung der Route des Arsenaux.
3M.03.08	Kammerung der Route de la Vignettaz und der Route du Fort Saint-Jacques.
3M.03.09	Umqualifizierung der Sektoren Ancienne Gare und Avenue de Tivoli.

3M.04 Strukturierende öV/LV-Achse

3M.04.01	Umqualifizierung des Boulevard de Pérolles.
3M.04.02	Umqualifizierung des Sektors der Rue de l'Hôpital und der angrenzenden Strassen.
3M.04.03	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers - Sektor Ormeaux.
3M.04.04	Umqualifizierung des Bourg-Quartiers - Sektor Grand-Rue.

3M.08 öV-Schnittstellen

3M.08.01	Einrichtung der öV-Schnittstelle - S-Bahnhof Düdingen.
3M.08.02	Einrichtung der öV-Schnittstelle -neue S-Bahn-Haltestelle Avry Centre.
3M.08.03	Einrichtung der öV-Schnittstelle - neue Haltestelle Agy-Ebene.
3M.08.04	Erweiterung des P&R Marly-Gérine (im Bau).
3M.08.05	Bau eines P&R bei der Autobahnausfahrt Freiburg Süd.
3M.08.06	Bau eines P&R in der Nähe der Autobahnausfahrt Düdingen.

3M.09 Einrichtung der Zentren / Durchgangsstrassen

3M.09.01	Einrichtung des Zentrums Düdingen - Sektor Hauptstrasse - Duensstrasse.
3M.09.02	Umqualifizierung des Sportplatzes - Sektor St. Leonhard.
3M.09.03	Umqualifizierung Place des Anciens Abattoirs - Sektor St. Leonhard.
3M.09.04	Neugestaltung der Durchgangsstrasse Belfaux.
3M.09.05	Umqualifizierung des Quartierzentrums Schönberg.
3M.09.06	Umqualifizierung der Route de Berne.
3M.09.07	Umqualifizierung der Route de Tavel.
3M.09.08	Umqualifizierung der Durchgangsstrasse Bourguillon.

3M.10 Parkieren

3M.10.01	Anpassung der Baureglemente für private Parkplätze
3M.10.02	Koordinierte Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze
3M.10.03	Generalisierung der Mobilitätspläne für die grossen Verkehrserzeuger der Verwaltung und öffentlich-rechtlichen Betriebe

3M.11 NichtInfra-Massnahmen

3M.11.03	Überdachung der A12
----------	---------------------

Strategie Natur und Landschaft

Einleitung

Die Natur spielt eine wichtige Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung. In einer Agglomeration mit sehr grossen demografischen Wachstumsprognosen ist es unabdingbar, neben einer Verdichtungsstrategie für das Siedlungsgebiet auch einen Aufwertungsprozess für die offenen Flächen zu verfolgen. So sollen einerseits der Bevölkerung qualitativ hochstehende Naturräume und andererseits der Natur die Möglichkeit geboten werden, sich im Siedlungsraum auszubreiten.

Die gegenwärtig grosse Biodiversität in der Agglomeration geht denn unter anderem auch auf die grossen Landschaftsräume (Saane, Gletscherhügel) und die verschiedenen Naturschutzgebiete zurück (Ärgera, Pérolles-See, Düdinger Möser). Demgegenüber besteht in den offenen Räumen der Siedlungsgebiete noch ein grosses Potenzial zur Aufwertung und zur Verbesserung der Artenvielfalt.

Aus diesen Gründen übernimmt das Agglomerationsprogramm der dritten Generation die wesentlichen Punkte der zweiten Generation, insbesondere die Schaffung von Stadtparks zum Schutz und zur Aufwertung der Gletscherhügel. Doch werden die Zielsetzungen mit folgenden Schwerpunkten ergänzt: die Artenvielfalt und der Artenschutz im stark urbanisierten Lebensraum (Siedlungsgebiet), sowie die Erschliessung der Naturräume zur Förderung von Erholung und Freizeitaktivitäten wobei allfälligen Nutzungskonflikten vorzubeugen ist.

NL1 – Städtische Parks

NL1.1 – Strategie

- Aufwertung, Umqualifizierung und Vernetzung der Stadtparks.
- Verbesserung und Anpassung des Unterhalts, um die Räume für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten und die Vermehrung der Zielarten zu fördern (Ste-Agnès - Porte de Morat, Jura-Teich, Universität Miséricorde, Grand-Places, Universität Pérolles / Domino).
- Ausrottung der exotischen invasiven Arten und Ersatz vorzugsweise durch einheimische Pflanzen oder durch nicht invasive exotische Arten (Domino).
- Verbesserung des Zugangs (Poya - Palatinat, Jura-Teich).
- Baumfläche vergrössern, Wege mit Sitzbänken, ev. Spiel- und/oder Picknick-Plätze anlegen (Guintzet, Cormanon, Platy, Bertigny).
- Koordination der Planung der Stadtparks mit der Aussen-gestaltung benachbarter städtebaulicher Vorhaben (Kantonsspital, Schulhaus Platy).
- Erhalt der drei Gletscherhügel (Torry, Guitzet-Bertigny, Cormanon) und der dortigen Aussicht auf das historische Zentrum (Kathedrale), die Kulturlandschaft und auf das Panorama (Jura, Alpen).

NL1.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Das Amt für Natur und Landschaft unterstützt und berät die Agglomeration sowie die Gemeinden, insbesondere was die Erarbeitung des Vernetzungskonzepts der Parks angeht.

Die Agglomeration

- Erarbeitet zusammen mit den Gemeinden ein Vernetzungskonzept für die Stadtparks. Im Rahmen der diesbezüglichen Studie achtet sie besonders auf die Langsamverkehrsverbindungen und die Durchgängigkeit der Landschafts- und Freiraumstruktur. Überdies werden für jeden Stadtpark Gestaltungsziele formuliert.

Die Gemeinden

- Erarbeitung eines Aktionsplans für jeden Park. Diese Aktionspläne werden auf der Grundlage des durch die Agglomeration erarbeiteten Konzepts erstellt und enthalten die Planungs-, Aufwertungs-, Naturschutz-, Artenschutz-, Freizeit- und LV-Massnahmen.

- Setzen die Massnahmen des Aktionsplans um.
- Gewährleisten den Unterhalt der Infrastruktur und der Grünflächen in den Stadtparks.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Integration des Stadtparks und der zu schützenden Aussichtspunkte (Sichtfreiheit) auf den Gletscherhügeln sowie der LV-Verbindungen zwischen den Stadtparks.
Definition der Ziele für die Aufwertung der Stadtparks sowie der notwendigen Umgestaltungen.
- Zonennutzungsplan (ZNP): Die Stadtparks gehören in der Regel zur Freihaltezone oder zur Zone von allgemeinem Interesse.
- Gemeindebaureglement (GBR): Integration der Vorschriften zum Schutz der Aussichtspunkte auf den drei Gletscherhügeln.

NL1.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3NL.01	Einladende, leicht zugängliche und artenreiche Stadtparks
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

NL2 – Offene Flächen (öffentlich)

NL2.1 – Strategie

- Förderung der Lebensqualität und der Artenvielfalt im Siedlungsgebiet, indem offene Flächen auf öffentlichem Grund angelegt und entsprechend gepflegt werden.

NL2.2 – Öffentliche Plätze und Restflächen

- Reduktion der mineralischen Flächen zugunsten von Grünflächen (Ruderalflächen, Magerwiesen, Hecken und Feldgehölz).
- Ausrottung der exotischen invasiven Arten und Ersatz vorzugsweise durch einheimische Pflanzen oder durch nicht invasive exotische Arten (Domino).
- Extensiver Unterhalt.

NL2.3 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Trägt dafür Sorge, dass Massnahmen zur Verbesserung der in seinem Eigentum befindlichen öffentlichen offenen Flächen getroffen werden.

Die Agglomeration

- Unterstützt Initiativen der öffentlichen Hand oder von Privaten, welche die Verbesserung der Gestaltung der für die Öffentlichkeit zugänglichen offenen Räume bezwecken.
- Erarbeitet eine Toolbox mit Vorschlägen zur Verbesserung der natur- und umweltrelevanten Qualität der offenen öffentlichen Flächen.
- Sensibilisiert die für den Unterhalt der öffentlichen Räume zuständigen Mitarbeitenden der Gemeindeverwaltungen.

Die Gemeinden

- Erstellen ein Inventar der bestehenden Spielplätze, Schulhöfe, Sportplatzumgebungen, Restflächen usw. auf Gemeindegebiet.
- Setzen mit Hilfe der von der Agglomeration erarbeiteten Toolbox Massnahmen um, die der qualitativen Verbesserung der offenen öffentlichen Räume dienen.
- Erlassen Richtlinien zum Unterhalt der öffentlichen Räume.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeindebaureglement (GBR): Eventuell Einfügung eines Artikels, der bei Neupflanzungen die Verwendung einheimischer Baumarten vorschreibt.
- Gemeinderichtplan (GemRP): Aufnahme der Perimeter der öffentlichen Grünflächen und Bestimmung der erwarteten Unterhalts- und Verwaltungsmassnahmen.

NL2.4 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Massnahme 3NL.02.00	Natürliche Gestaltung und extensiver Unterhalt der öffentlichen Räume.
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

NL3 – Stadt-Land-Begegnungsraum

NL3.1 – Strategie

- Schaffung von Orten der Begegnung zwischen Stadt- und Landbevölkerung.
- Aufwertung der Qualität des ländlichen Raumes und des Lebensraumes für Fauna und Flora.
- Erhalt der landwirtschaftlichen Aktivität in der Landschaft der Agglomeration und an der Siedlungsgrenze.
- Bereitstellung von Landwirtschaftsflächen für die Bevölkerung und die Schulen (Aktivitäten zu didaktischen Zwecken).
- Verbesserung des Erholungs- und Freizeitangebots bei gleichzeitiger Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Anforderungen.
- Den Produzenten soll die Möglichkeit gegeben werden, ihre Produkte zu vertreiben.

NL3.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Erarbeitet einen Leitfaden («Good Practice») für Projekte in den Bereichen Agrotourismus, Didaktik und bürgernahe Landwirtschaft.

Die Gemeinden

- Treffen sich mit interessierten Landwirten und unterstützen diese bei der Umsetzung ihrer Projekte.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Keine.

NL3.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3NL.06	Begegnung von Stadt- und Landbevölkerung
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

NL4 – Städtischer und stadtnaher Wald

NL4.1 – Strategie

- Einrichtung von Erholungs-, Freizeit- und Lernräumen im Wald, die für den Langsamverkehr zugänglich gemacht werden.
- Anpassung der Waldbewirtschaftung (Verzicht auf Kahlschläge und Arbeitsweisen, durch welche die Wege zerstört werden).
- Verzicht auf Aufforstung. Stattdessen soll die natürliche Verjüngung gefördert werden.

NL4.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Das Amt für Wald, Wild und Fischerei unterstützt und berät die Agglomeration sowie die Gemeinden.

Die Agglomeration

- Erarbeitet zusammen mit den Gemeinden und dem kantonalen Amt für Wald, Wild und Fischerei eine Machbarkeitsstudie, um innerhalb des Studiengebiets die Projekte für Erholung und Freizeit im Wald in Übereinstimmung mit der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung zu bestimmen.
- Unterstützt die Gemeinden bei der Planung von Projekten zur Schaffung von Erholungs- und Lernräumen im Wald.

Die Gemeinden

- Erstellen ein Inventar der derzeit bestehenden Einrichtungen und Freizeitangebote im Wald.
- Ermitteln die Erwartungen der Bevölkerung hinsichtlich der Aktivitäten im Wald.
- Koordinieren die Projektierungsarbeit mit den Revierkörperschaften und dem Amt für Wald, Wild und Fischerei.
- Setzen die Projekte um und gewährleisten den Unterhalt der Infrastrukturanlagen von öffentlichem Interesse.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Keine.

NL4.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3NL.09	Einrichtung von Erholungs- und Freizeiträumen im Wald
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

NL5 – Natur-Freizeit-Räume

NL5.1 – Strategie

Erhalt, Pflege und Aufwertung von Natur und Landschaft, die der Bevölkerung zugänglich gemacht wird.

- Schutz der sensiblen Gebiete.
- Schaffung eines Netzwerks von Stehgewässern für Amphibien.
- Ergänzung der «Wasserwege» durch neue Wegstrecken.
- Schaffung von Erholungs- und Freizeitzone, die für den Langsamverkehr erschlossen werden.
- Schaffung von Fussgänger- und Velorouten, die durch neu angelegte Alleen, Baumreihen und freistehende Bäume aufgewertet werden.
- Erarbeitung reptilienfreundlicher Massnahmen in den prioritären Zonen auf der Grundlage der Daten des kantonalen Amtes für Natur und Landschaft.

NP5.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Das Amt für Natur und Landschaft unterstützt und berät die Agglomeration sowie die Gemeinden bei der Identifizierung von Projekten und Massnahmen.

Die Agglomeration

- Identifiziert zusammen mit den Gemeinden und den betroffenen kantonalen Ämtern die Projekte und innerhalb die Natur- und Freizeiträume zu planenden Massnahmen.

Die Gemeinden

- Ermitteln die Erwartungen der Bevölkerung in Bezug auf die Natur- und Freizeiträume.
- Erarbeiten und verwirklichen Projekte und Massnahmen zum Schutz und zur Aufwertung der Landschaft sowie zur Schaffung von Einrichtungen für Lern- und/oder Freizeitaktivitäten.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Eintragung der Natur- und Freizeiträume als zu schützendes und aufzuwertendes Gebiet. Die Projekte zur Aufwertung der Natur sowie die Projekte für Erholung und Freizeit müssen im GemRP enthalten sein.

NL5.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Paket 3NL.07	Erhalt, Pflege, Aufwertung und Erleben von Natur und Landschaft
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten
Massnahme 3NL-12	Neugestaltung des Saane-Ufers

NL6 – Fliessgewässer

NL6.1 – Strategie

Die Renaturierung der Fliessgewässer fördern, unter anderem durch:

- die Schaffung leicht erreichbarer Zonen, die den Freizeitaktivitäten und der Erholung der Bevölkerung dienen,
- die Begrünung und für Kleintiere durchlässige Gestaltung der für die Sicherheit relevanten Zäune,
- die Bepflanzung von Uferböschungen mit Blumenwiesen,
- die Bepflanzung von Uferböschungen mit unterschiedlichen Baumarten,
- die Schaffung amphibien- und reptilienfreundlicher Strukturen.

NL6.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Der Kanton

- Das Tiefbauamt (Sektion Gewässer) unterstützt und berät die Agglomeration bei Durchführung ihrer Vorhaben.

Die Agglomeration

- Definiert mit Zustimmung der Gemeinden und der Sektion Gewässer des kantonalen Tiefbauamts die gemeindeüberschreitenden Fliessgewässer von regionaler Bedeutung, die sie zu renaturieren beabsichtigt. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit der kantonalen strategischen Planung der Renaturierungen, die gemäss den Anforderungen des Bundes erstellt wird.
- Koordiniert die Renaturierungsprojekte der Fliessgewässer von regionaler Bedeutung.

Die Gemeinden:

- Beteiligen sich an den Renaturierungsprojekten der Fliessgewässer von regionaler Bedeutung und setzen die Massnahmen um.
- Erstellen Unterhalts- und Bewirtschaftungspläne für die Fliessgewässer.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragung der zu renaturierenden Fliessgewässer.
- Zonennutzungsplan (ZNP) und Gemeindebaureglement (GBR): Festschreibung des Gewässerraums (inkl. eingedolter Fliessgewässer) im ZNP unter Anwendung des Bundesrechts und Einfügung eines Artikels im GBR, auf dessen Grundlage die Bestimmung von Vorschriften zum Fliessgewässerschutz möglich ist.

NL6.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Massnahme 3NL.10.00	Förderung der Revitalisierung von Fliessgewässern
Massnahme 3NL.11.00	Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

NL7 – Synergie zwischen Natur & Landschaft und Mobilität

NL7.1 – Strategie

Anwendung der folgenden «Natur-und-Landschaft»-Kriterien entlang der Verkehrswege und bei der Gegebenheit von Kreuzungen:

- Förderung der Verwendung einheimischer Pflanzenarten bei Neupflanzungen.
- Einrichtung von Magerwiesen und Ruderalzonen an den Strassenrändern soweit möglich.
- Förderung der Einrichtung von Ruderalzonen in Kreiseln und Verkehrsinseln.
- Einplanung von hinreichend Platz für Baumstrukturen wie z. B. Alleen und Baumreihen.
- Verwendung abgeschrägter Randsteine, die von Kleintieren überquert werden können.
- Anwendung der Amphibienschutzmassnahmen im gesamten Entwässerungssystem des Streckenabschnitts in einem Radius von 500 m um Laichgebiete.

NL7.2 – Umsetzung

Aufgabenverteilung:

Die Agglomeration

- Sorgt dafür, dass die Landschaftsmassnahmen bei der Planung und Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen des AP3 berücksichtigt werden.

Die Gemeinden

- Planen die in die Mobilitätsmassnahmen des AP3 zu integrierenden Landschaftsmassnahmen. Die Projekte müssen von einem Landschaftsspezialisten begleitet werden, damit die Landschaftskomponente in die Mobilitätsmassnahmen integriert wird.
- Sorgen für einen angemessenen Unterhalt der Infrastruktur und Grünflächen.

Auswirkung auf die Ortsplanung (OP):

- Gemeinderichtplan (GemRP): Übertragung der zu planenden Landschaftsmassnahmen im Zusammenhang mit den Mobilitätsmassnahmen des AP3.

NL7.3 – Verknüpfte Massnahmen

In Bezug auf die Massnahmenblätter des AP3 sind ausschliesslich die Zielsetzungen und die Aufgabenverteilungen für die Behörden verbindlich.

Massnahme 3NL.03.00	Natur- und Landschaftsgestaltung im Zusammenhang mit den Mobilitätsmassnahmen
Massnahme 3NL.08.00	Natur- und Landschaftsmassnahmen entlang der TransAgglo-Strecke
Massnahme 3NL.11.00	zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

