

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Rahmen	6
	1.1 – Einleitung	6
	1.2 – Geschichtlicher Rückblick: Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) und Strategiebericht	6
	1.3 – Allgemeine Ziele des Agglomerationsprogramms der dritten Generation (AP3)	6
	1.4 – Prüfbericht des AP2 durch den Bund	7
	1.5 – Perimeter	9
	1.6 – Wirkung und Struktur des gesamten AP3	10
2	Organisation des Programms und Vorgehen	12
	2.1 – Organigramm und Funktion der Organe der Agglomeration	12
	2.2 – Verfahren und Projektteam	13
	2.3 – Technische Koordination: iterative Logik und systemischer Ansatz	14
	2.4 – Partizipatives Verfahren als Schlüsselement des AP3	14
3	Diagnose, Entwicklungstrends, zukünftige Herausforderungen	15
	3.1 – Allgemeines	15
	3.2 – Stärken der Agglomeration	15
	3.3 – Schwächen der Agglomeration	16
	3.4 – Aktualisierte Einwohner- und Beschäftigungsstatistiken	18
	3.4.1 – Bevölkerungsentwicklung und durchschnittliche Wachstumsrate	18
	3.4.2 – Beschäftigungsentwicklung	18
	3.5 – Kontinuität mit den Bevölkerungs- und Beschäftigungsprognosen des AP2	18
	3.6 – Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030	19
	3.6.1 – Szenario „BFS hoch“ mit konstantem Verhältnis Agglomeration-Kanton	19
	3.6.2 – Szenario „Aufnahmekapazität“	20
	3.6.3 – Schlussfolgerung: 16'000-28'000 zusätzliche Einwohner	22
	3.7 – Prognosen für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2030	23
	3.7.1 – Szenario „Aufnahmekapazität“ 24'000 zusätzliche Arbeitsplätze	23
	3.8 – Herausforderungen, Risiken und Chancen der Agglomeration	23
4	Partizipatives Verfahren, Vision und Ziele des AP3	25
	4.1 – Partizipative Workshops, lokale Besichtigungen und bilaterale Sitzungen mit den Gemeinden	25
	4.2 – Vision und hauptsächliches Planungsziel des AP3	27
	Hauptziele	28
5	Raumkonzept	29
	5.1 – Einführung und roter Faden	29
	5.2 – Zusammenfassung des Konzepts	30
	5.2.1 – Siedlungsentwicklung	30
	5.2.2 – Mobilität	31
	5.2.3 – Natur und Landschaft	33
	5.3 – Begründung und Nutzen des Konzepts	34

6	Siedlungsentwicklungsstrategie	35
	6.1 – Gesamtschau pro Achse	35
	6.1.1 – Entwicklungskonzept pro Achse	35
	6.1.2 – Massnahmenkatalog pro Achse	35
	6.1.3 – Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard	36
	6.2 – Aufnahmekapazität und Verdichtung	37
	6.2.1 – Siedlungsgrenzen bis 2030	37
	6.2.2 – Phasen der Siedlungsentwicklung: Verdichtung und Umgestaltung der bestehenden Bauzone haben Priorität	37
	6.2.3 – Behandlung der im AP2 geplanten Änderungen der Siedlungsgrenzen	41
	6.3 – Qualitativer Aspekt der Siedlungsentwicklung	44
	6.5 – Konformität der Siedlungsstrategie mit dem teilweise revidierten RPG	49
	6.6 – Begründung und Nutzen der Strategie	50
7	Mobilitätsstrategie	51
	7.1 – Öffentlicher Verkehr	51
	7.1.1 – Entwicklungsziele	51
	7.1.2 – Die S-Bahn, Rückgrat des öV in der Agglomeration	52
	7.1.3 – Busnetz	53
	7.1.4 – Inbetriebnahme des langfristig geplanten Busnetzes (Zeithorizont 2030)	53
	7.1.5 – Busnetz bis 2022	56
	7.1.6 – Verbesserte Verkehrslage für Busse auf dem Hauptstrassennetz	57
	7.1.7 – Zentrale Strukturierende öV-/LV-Achse	57
	7.1.8 – P&R-Angebot in Übereinstimmung mit der Mobilitätsstrategie	58
	7.2 – Langsamverkehr	59
	7.2.1 – Entwicklungsziele	59
	7.2.2 – TransAgglo und die Schaffung einer zweiten Hauptstrecke der Agglomeration im Langsamverkehr	59
	7.2.3 – Verbesserung der Sicherheit auf den Velorouten	59
	7.2.4 – Überwindung von Trenneffekten im Siedlungsgebiet	60
	7.2.5 – Langsamverkehr und Logik des kürzesten Wegs	60
	7.2.6 – Aufwertung des Langsamverkehrs	60
	7.3 – Motorisierter Individualverkehr	61
	7.3.1 – Entwicklungsziele	61
	7.3.2 – Hierarchisierung des Strassennetzes	61
	7.3.3 – Kammerung des Stadtzentrums	62
	7.3.4 – Verkehrsberuhigung in Quartieren und auf Durchgangsstrassen	63
	7.3.5 – Zufahrtskontrollen Stadt Freiburg	64
	7.3.6 – Übergeordnete Planungen und Massnahmen	64
	7.3.7 – Koordinierte Grundsätze für die Bewirtschaftung und Regulierung der (öffentlichen und privaten) Parkplätze	65
	7.4 – Begründung und Nutzen der Strategie	66

8	Strategie Natur und Landschaft	67
	8.1 – Entwicklungsziele	67
	8.2 – Stadtparks	67
	8.3 – Offene Flächen	69
	8.4 – Stadt-Land-Begegnungsraum	70
	8.5 – Städtischer und stadtnaher Wald	71
	8.6 – Natur-Freizeiträume	72
	8.7 – Fliessgewässer	73
	8.8 – Synergie zwischen Natur & Landschaft und Mobilität	75
	8.9 – Begründung und Nutzen der Strategie	75
9	Bewertung der Strategie gemäss den MOCA-Indikatoren	76
	9.1 – Allgemeine Informationen	76
	9.1.1 – Einführung	76
	9.1.2 – Analyseperimeter und Datenquellen	76
	9.1.3 – Methoden	76
	9.2 – MOCA-Indikator „Anzahl Einwohner pro ÖV-Güteklasse“	77
	9.2.1 – Aktuelle Situation	77
	9.2.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030	78
	9.2.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3	78
	9.2.4 – Zusammenfassung der Ziele bis 2030	79
	9.3 – MOCA-Indikator „Anzahl Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse“	80
	9.3.1 – Aktuelle Situation	80
	9.3.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030	80
	9.3.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3	80
	9.3.4 – Zusammenfassung der Ziele bis 2030	80
	9.4 – MOCA - Indikator «Modale Verteilung»	81
	9.4.1 – Aktuelle Situation	81
	9.4.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030	81
	9.4.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3	82
	9.4.4 – Zusammenfassung der Ziele	83
	9.5 – MOCA Indikator « Unfälle »	83
	9.5.1 – Gegenwärtige Situation	83
	9.5.2 – Qualitative und quantitative Ziele bis 2030	83
	9.5.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP 3	84
	9.5.4 – Zusammenfassung der Ziele	84
10	Massnahmen und Priorisierung	85
	10.1 – Bestimmung und Organisation von Massnahmen	85
	10.1.1 – Infrastrukturelle Massnahmen	85
	10.1.2 – Nichtinfrastrukturelle Massnahmen	85
	10.1.3 – Massnahmenpakete	85
	10.2 – Grundsätze für Auswahl und Priorisierung der Massnahmen	86
	10.2.1 – Massnahmen von regionaler Bedeutung mit verbindlichen Zielen und verbindlicher Aufgabenverteilung.	86
	10.2.2 – Priorisierung gemäss Weisung des Bundes	87
	10.3 – Kosten	87
	10.4 – Massnahmenkatalog	88

11	Koordination und Umsetzung	89
	11.1 – Koordination mit dem kantonalen Richtplan	89
	11.1.1 – Koordinationsanforderung gemäss revidiertem RPG	89
	11.1.2 – Übereinstimmung mit dem geltenden kantonalen Richtplan	89
	11.1.3 – Koordination mit dem kantonalen Richtplan in Revision	89
	11.2 – Grundsätze für die Umsetzung	90
	11.2.1 – Zuständigkeiten der Agglomeration	90
	11.2.2 – Konzentration auf die Umsetzung	90
	11.2.3 – Subsidiaritätsprinzip und Aufgabenverteilung	91
	11.3 – Umsetzungsbericht des AP2	92
	11.3.1 – Die Umsetzung kommt trotz der in den Workshops zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen voran	92
	11.3.2 – Wichtige Realisierungen „vor 2015“	93
	11.3.3 – Angetroffene Schwierigkeiten	94
	11.3.4 – Antwort über eine verfeinerte Priorisierung	95
	11.3.5 – Kontinuität zwischen AP2 und AP3	95
12	Einhaltung der Grundanforderungen	97
	12.1 – GA1: Partizipatives Vorgehen	97
	12.1.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	97
	12.1.2 – Aufbereitung im AP3	97
	12.1.3 – Referenzen	97
	12.2 – GA2: Definition eines verantwortlichen Organs	97
	12.2.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	97
	12.2.2 – Aufbereitung im AP3	97
	12.2.3 – Referenzen	98
	12.3 – GA3: Analyse des Ist-Zustands und der Entwicklungsrichtung sowie Ermittlung der Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren und des Handlungsbedarfs	98
	12.3.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	98
	12.3.2 – Aufbereitung im AP3	98
	12.3.3 – Referenzen	98
	12.4 – GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in logischer Reihenfolge (roter Faden), die die Vision als Ganzes (Gesamtsicht), Teilstrategien und Priorisierung verbinden	98
	12.4.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	98
	12.4.2 – Aufbereitung im AP3	99
	12.4.3 – Referenzen	101
	12.5 – GA5: Beschreibung und Argumentation zur Massnahmenpriorisierung	101
	12.5.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	101
	12.5.2 – Aufbereitung im AP3	101
	12.5.3 – Referenzen	102
	12.6 – Umsetzung und Kontrollverfahren	103
	12.6.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung	103
	12.6.2 Aufbereitung im AP3	103
	12.6.3 – Referenzen	103
13	Schlussfolgerung und weiteres Verfahren	104

Beilage 1 – Glossar und Abkürzungen	106
Beilage 2 – Abbildungsverzeichnis	107
Beilage 3 – Landwirtschaftliche Eignungskarte	109
Beilage 4 – Karte des Aufnahmekapazität	110
Beilage 5 – Leitbild des Entwicklung des öV-Netzes bis 2030	111
Beilage 6 – MOCA-Indikator: Qualität der öv-Erschliessung (gegenwärtige Situation, 2016)	113
Beilage 7 – MOCA-Indikator: Qualität der öv-Erschliessung (bis 2030)	114
Beilage 8 – Umsetzungsbericht des AP2	115
Beilage 9 – Bibliographie und Kurzreferenzen	123

Hintergrund und Rahmen

1.1 – Einleitung

Das vorliegende Dokument ist Teil des Agglomerationsprogramms der dritten Generation der Agglomeration Freiburg (nachfolgend AP3). Sein Inhalt wurde am 1. September 2016 durch den gewählten und mit der Erarbeitung der regionalen Planungsvorgaben beauftragten Agglomerationsvorstand formell validiert. Das Dossier wurde auf der Grundlage der von März bis Juni 2016 durchgeführten Vorprüfung der kantonalen Behörden überarbeitet. Es wird gemäss der vom Agglomerationsrat in seiner Sitzung vom 12. und 13. Oktober 2016 zu fassenden Beschlüsse vervollständigt.

Gemäss den in der Volksabstimmung vom 1. Juni 2008 verabschiedeten Statuten unterscheidet sich die Agglomeration Freiburg (nachfolgend „Agglomeration“¹) von den anderen Schweizer Agglomerationen in den folgenden Punkten:

- Die Agglomeration ist politisch konstituiert und mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet. Sie verfügt über eine gewählte Legislative (Agglomerationsrat) und Exekutive (Agglomerationsvorstand). Diese Organe weisen spezifische Kompetenzen bei der Planung auf: der Agglomerationsvorstand ist mit der Erarbeitung des regionalen Richtplans beauftragt, während der Agglomerationsrat diesen verabschiedet.
- Die zehn Mitgliedsgemeinden haben der Agglomeration Kompetenzen in den Bereichen Verkehr, Raumplanung und Umweltschutz, aber auch in den Bereichen Wirtschafts- und Tourismusförderung übertragen. Diese Bereiche werden daher vorwiegend auf regionaler Ebene geregelt.
- Die Agglomerationsprogramme gelten im Kanton Freiburg gemäss Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (nachfolgend RPBG) als regionale Richtpläne und halten die entsprechenden Verfahren ein (Art. 27 ff.). Ab seiner Verabschiedung durch den Staatsrat ist das Agglomerationsprogramm daher für die kantonalen Behörden, die kommunalen Behörden sowie für die benachbarten Regionen verbindlich. Die Gemeinden sind auch verpflichtet, ihren Ortsplan (OP) entsprechend anzupassen. Ein regionaler Richtplan unterliegt einem klar definierten Verfahren, das insbesondere eine öffentliche Vernehmlassung vorsieht.

1.2 – Geschichtlicher Rückblick: Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) und Strategiebericht

In den Jahren 2010 und 2011 hat die Agglomeration auf der Grundlage der eidgenössischen Agglomerationspolitik ein

1 – Die im französischen Text gemachte Unterscheidung zwischen „Agglomération“ als politischem Organ (der Legislative und Exekutive) mit einer Fach- und Verwaltungsstelle und „agglomération“ als Gebiet, d.h. als Lebens-, Arbeits- und Fortbewegungsraum, lässt sich so im Deutschen nicht nachvollziehen, da hier beide Begriffe gross geschrieben werden. Was gemeint ist, ergibt sich jeweils aus dem Kontext.

Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) erarbeitet. Die Genehmigung des AP2 durch den Staatsrat (19. März 2012) unterlag jedoch zwei Hauptbedingungen.

- Erstens wurde festgehalten, dass die Form des Schlussdokuments das Verständnis und die praktische Anwendung durch die betroffenen Akteure, insbesondere durch die Gemeinden bei der Revision ihrer Ortspläne (OP) und durch die Kantone bei ihren Kontrollaufgaben erschwerte.
- Zweitens musste der verbindliche Charakter gewisser Texte und Karten auf der Grundlage des Gesamtgutachtens der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) inhaltlich angepasst werden.

Zur Erfüllung dieser Bedingungen wurde ein ergänzender Strategiebericht zum AP2 verfasst (Mai 2013). Dieser enthielt verbindliche Texte und Karten und entsprach den vom Kanton geforderten inhaltlichen Änderungen.

Der Staatsrat des Kantons Freiburg hat den ergänzenden Strategiebericht am 27. Mai 2014 als Dokument verabschiedet, das den gesamten verbindlichen Inhalt des AP2 darstellt. Aus diesem Grund ist der Strategiebericht das verpflichtende Instrument, das die Behörden auf den verschiedenen Ebenen (Agglomeration, Gemeinden, Kanton) im Alltag verwenden.

1.3 – Allgemeine Ziele des Agglomerationsprogramms der dritten Generation (AP3)

Im Verlauf der Jahre 2015 und 2016 hat die Agglomeration entschieden, das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) und den dazugehörigen Massnahmenkatalog zu revidieren, um zum vorliegenden Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) zu gelangen. Die zentrale Idee dieses Revisionsvorhabens besteht darin, ein Instrument für die regionale Richtplanung zu erhalten, mit dem eine Raumentwicklungspolitik in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft konzeptualisiert, priorisiert und umgesetzt werden kann, die unter allen Gemeinden der Agglomeration abgestimmt und mit dem (in Revision befindlichen) kantonalen Richtplan koordiniert ist sowie den Vorgaben des Bundes entspricht.

Die Revision des AP3 wird massgeblich durch die neuen Grundsätze des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) bestimmt, das die Schweizer Bevölkerung 2013 angenommen und der Bundesrat am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt hat. In Sachen Raumplanung stellt das revidierte RPG eine echte Wende dar: Ziele wie die Siedlungsentwicklung nach innen, die Bekämpfung der Zersiedelung sowie der Schutz des landwirtschaftlichen Bodens und der Landschaft treten in den Vordergrund.

Die neuen eidgenössischen Vorgaben zwingen die Kantone, ihre kantonalen Richtpläne bis 2019 anzupassen, um diesen

Grundsätzen Rechnung zu tragen. Dies erfordert eine enge Koordination zwischen dem AP3 und der Revision des kantonalen Richtplanes auf allen Ebenen: Zukunftsvision, Analyse und Prognosen der Bevölkerungsentwicklung, Herausforderungen, Teilstrategien und Massnahmen. Insbesondere sind die Prognosen für die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Agglomeration Freiburg bis 2030 vor allem in Übereinstimmung mit den im Rahmen der Revision des Richtplans des Kantons Freiburg erarbeiteten Prognosen auf kantonaler Ebene vorzunehmen. Auch die räumliche Verteilung dieses Wachstums und die Siedlungsgrenzen der Agglomeration müssen in diesen beiden Planungen übereinstimmen. Somit war eine enge Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden notwendig.

Angesichts der genannten Vorgaben verfolgt das AP3 die folgenden Hauptziele:

1. Die Agglomeration und die Gemeinden sollen mit einem politisch konsolidierten Instrument versehen werden, das ihre Vision der Raumentwicklung zusammenfasst und im Alltag einfach zu verwenden ist. Dieses Instrument hat (gemäss RPBG) die Form eines regionalen Richtplans anzunehmen und dabei den formalen Anforderungen des Bundes für ein Agglomerationsprogramm bezüglich des AP2 zu entsprechen.
2. Der Inhalt des AP2 soll vertieft und sein Massnahmenkatalog priorisiert werden, wobei dem teilweise revidierten RPG und den Empfehlungen des Prüfberichts des Bundes Rechnung zu tragen ist.
3. Die Koordination mit der Revision des kantonalen Richtplans soll gewährleistet werden.

1.4 – Prüfbericht des AP2 durch den Bund

Die hauptsächlichen Aspekte des Prüfberichts des Bundes das AP2² betreffend sollen hier zusammengefasst werden, denn dies kann als Grundlage und Leitfaden für die Überlegungen zum Inhalt des AP3 dienen.

Der Prüfbericht des Bundes hatte drei Ziele: die Erfüllung der Grundanforderungen (GA) sollte geprüft, die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt (mit Wirksamkeitskriterien und in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis) und die Priorisierung der Massnahmen untersucht werden. Hier werden nur die Aspekte des thematischen Inhalts zusammengefasst, die mit den Grundanforderungen und den Wirksamkeitskriterien (WK) zusammenhängen.

Der Bund hatte festgestellt, dass die Grundanforderungen erfüllt wurden, wies jedoch auf die Verpflichtung der betroffenen Behörden (Kanton, Gemeinden, Agglomeration) zur Umsetzung der Massnahmen und zur Befolgung des damit zusammenhängenden Kontrollverfahrens hin.

² – Projet d'agglomération Fribourg 2ème génération - Rapport d'examen de la Confédération (ARE, 26 février 2014) (nur französisch)

Zu den Wirksamkeitskriterien wurden Stärken und Schwächen für jedes Kriterium aufgeführt. Diese werden im Folgenden wiedergegeben.

WK1: Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme

Stärken:

- Das AP2 sieht eine kohärente Vision und ein konsequentes Management der Verkehrsnetze vor, die auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Die Teilstrategien basieren auf einer Analyse der Schwächen und werden durch Massnahmen konkretisiert.
- Die Priorisierung der städtischen Busse auf den drei strukturierenden Achsen und die entsprechende Optimierung des bestehenden Netzes sorgen für einen Qualitätssprung bei den öffentlichen Verkehrssystemen. Diese profitieren auch von einer besseren Steuerung des motorisierten Individualverkehrs in der kompakten Agglomeration. All diese Massnahmen wie auch die Verschiebung der Bahnhaltstelle Givisiez verbessern den Zugang zu mehreren strategischen Standorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Zahlreiche integrierte Massnahmen zur Aufwertung der strukturierenden Achsen und der Ortsdurchquerungen sowie das Nutzungskonzept des motorisierten Individualverkehrs, das auf der Kammerung des Strassenraums basiert, ermöglichen ein Management des Autoverkehrs in der kompakten Agglomeration in Übereinstimmung mit der festgelegten Hierarchie. Der zu zentrale Standort gewisser Zufahrtskontrollen sowie die Beibehaltung einer kleinen Ringstrasse im Zentrum der kompakten Agglomeration können die Wirksamkeit dieser Kammerung allerdings in Frage stellen.
- Das Programm sieht die konsequente Entwicklung von Langsamverkehrsrouten auf dem gesamten Gebiet der Agglomeration vor, unter anderem die Schaffung einer starken strukturierenden Achse (TransAgglo), was die Qualität und die Attraktivität der Fortbewegung zu Fuss und per Velo sowie den Zugang und die Durchlässigkeit der strategischen Standorte wesentlich verbessert. Die strukturierenden Netze (mit Ausnahme der TransAgglo) sind allerdings noch zu wenig konkret. Die im Programm geplante Schaffung von Veloabstellplätzen ist zudem wenig ambitiös.
- Die Neuqualifizierung der Schnittstellen Freiburg, Givisiez und Villars-sur-Glâne sowie die Entwicklung von B+R an allen Bahnhöfen und Haltestellen fördern die Intermodalität.

Schwächen:

- Zwar werden neue Bahnhaltstellen geschaffen, jedoch werden die meisten Bahnhöfe und Haltestellen des Netzes zurzeit weiterhin nur im Halbstundentakt bedient, was die Wirkung der S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems der Agglomeration einschränkt.

- Die Parkplatzstrategie der Agglomeration bezweckt eine Harmonisierung der Politik für das gesamte Programmgebiet, was begrüsst wird. Allerdings sind die Grundsätze noch nicht schriftlich festgelegt und unverbindlich. Das Programm sieht einen wesentlichen Ausbau des P+R-Angebots vor, der jedoch nicht ausreichend gerechtfertigt und nicht immer mit dem Standort der Zufahrtskontrollen koordiniert ist. Es ist auch zu bedauern, dass die vorgesehene Parkplatzregelung nicht über die VSS-Norm hinausgeht.

WK2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Stärken:

- Das Programm enthält ein gutes allgemeines Konzept für die Siedlungsentwicklung, das auf die Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt ist. Es wird durch die Entwicklung von drei Siedlungsachsen konkretisiert, welche die kompakte Agglomeration strukturieren.
- Anhand der Bestimmung von Verdichtungspotenzialen im Zentrum der Agglomeration und von Reserven in den Bauzonen zeigt das Agglomerationsprogramm Mindestdichten für die Entwicklungssektoren je nach öffentlichem Verkehrsangebot auf. Es legt auch Entwicklungsprioritäten für die Bauzone fest. Es wird durch den kantonalen Verkehrsplan ergänzt, der mittels Definition angemessener Erschliessungsziele für die verschiedenen Bodennutzungsarten die Konzentration der Entwicklung in den Zentren unterstützt. Die Umsetzung der Strategie für eine intensivere Siedlungserneuerung und die Verdichtung des städtischen Siedlungsgebiets muss allerdings noch konkretisiert werden.
- Das Programm sieht präzise Kriterien für die Qualität der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel im Fall von Neueinzonungen und verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) vor. Jedoch werden die Standorte allfälliger zukünftiger VE nicht aufgezeigt.
- Indem landschaftliche Grenzen innerhalb des kompakten Agglomerationsperimeters festgelegt werden, fördert das Programm die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Massnahmen zur Neuqualifizierung von Strassen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sowie die Aufwertung des öffentlichen Raumes an strategischen Standorten führen zu einer Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Gebiet.

Schwächen:

- Das Programm sieht eine Entwicklung entlang der Hauptachsen und in den Entwicklungsschwerpunkten vor. Es enthält jedoch keine flankierenden Massnahmen, um eine Entwicklung in der Peripherie und ausserhalb der Hauptachsen zu vermeiden. Dieser Mangel ist umso bedauerlicher, als das Agglomerationsprogramm nur einen Teil der Agglomeration im Vergleich zum BFS-Perimeter behandelt. Zudem sind die Bestimmungen des kantonalen Richtplans, der vom Bund 2004 im Rahmen seiner Ge-

samtüberarbeitung nur als „Koordination im Gang“ genehmigt wurde, nicht einschränkend genug, um die allgemeine Vision des Agglomerationsprogramms zu unterstützen.

- Die verbesserte Verkehrsanbindung der Einkaufszone Avry-Matran mit dem Bus wird von keinen Massnahmen begleitet, die eine stärkere Verstädterung in diesem Sektor verhindern.
- Die Entwicklung des strategischen Standorts Birch widerspricht aufgrund der ungenügenden Verkehrsanbindung und der Konflikte mit der Landschaft der Vision des Agglomerationsprogramms.

WK3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Stärken:

- Zahlreiche Massnahmen im Sinne einer integrierten Mobilität führen zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit für die verschiedenen Nutzer des Verkehrsraums, und dies auf dem gesamten Programmgebiet (multimodale Neuqualifizierungen der Strassen, Entwicklung von Infrastrukturen für den Langsamverkehr, Management des Strassennetzes).
- Die unfallträchtigen Abschnitte des Strassennetzes wurden identifiziert und es wurden Massnahmen im Sinne einer besseren Nutzung und Steuerung der Ströme des motorisierten Individualverkehrs getroffen.

Schwächen:

- Das Thema Sicherheit könnte auf strategischer Ebene vertiefter behandelt werden.
- Die Schwachpunkte im Bereich der Sicherheit des Fussgänger- und Veloverkehrs wurden nicht systematisch angegangen. Das Programm sieht auch keine Ausweitung der verkehrsberuhigten Zonen vor.

WK4: Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs

Stärken:

- Die Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, die TransAgglo sowie das Konzept für das Management des motorisierten Individualverkehrs, das auf der Kammerung des Strassenraums basiert, sollten eine spürbare Verschiebung der modalen Anteile zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erlauben und damit die Umweltbelastung, insbesondere in den Bereichen Luftqualität und Lärm, verringern.
- Das Agglomerationsprogramm weist ein Landschaftskonzept auf, das die Siedlungsentwicklung nach innen verstärken will. Massnahmen zur Entwicklung und zur Aufwertung der Landschaft sowie Naherholungsgebiete sind vorgesehen.

Schwächen:

- Das Programm enthält keine flankierenden Massnahmen, um zu verhindern, dass die Siedlungsentwicklung sich über den Agglomerationsperimeter und damit den Perimeter des Programms hinaus ausweitet. So tragen die Siedlungsmassnahmen nur beschränkt zu einer Reduktion des Bodenverbrauchs bei.

1.5 – Perimeter

Zwischen dem Perimeter der Agglomeration Freiburg gemäss Bundesamt für Statistik (nachfolgend BFS), der im Jahr 2000 insgesamt 42 Gemeinden umfasste (vgl. Abbildung 1) und dem politischen Perimeter der Agglomeration Freiburg als institutionelle Einheit (vgl. Abbildung 2) bestehen markante Unterschiede.

Die Kriterien der Definition 2000 des BFS sind: die Einwohnerzahl und die Bevölkerungsentwicklung, der bauliche Zusammenhang, das Verhältnis der Erwerbstätigen zur Wohnbevölkerung, die Wirtschaftsstruktur und die Verflechtung mit der Kernzone durch Pendler. Das Kriterium des Wegpendleranteils in eine Kernzone ist eines der wichtigsten für die Zuordnung einer Gemeinde zu einem Agglomerationsraum. Seit 2014 existiert eine neue Agglomerationsdefinition des Bundes, die (zusätzlich zu den genannten Kriterien) auch der Raumstruktur Rechnung trägt. Allerdings erfordert diese Definition noch Anpassungen seitens des BFS und wird daher hier nicht übernommen.

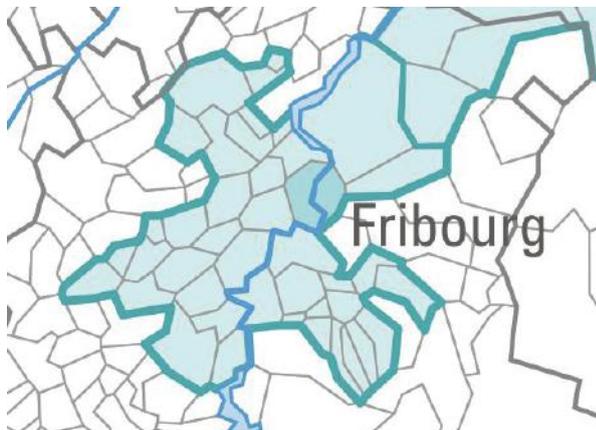


Abbildung 1: BFS-Perimeter der Agglomeration Freiburg (2000)

Die Unterschiede zwischen dem BFS-Perimeter und jenem des AP3 (und AP2) sind insbesondere auf institutioneller Ebene der Projekt zugrundeliegenden Struktur auf Besonderheiten der kantonalen Gesetzgebung zurückzuführen. Die Aufgabe der Raumplanung weist im kantonalen Recht keinen zwingenden Charakter auf. Daher arbeiten die Gemeinden in diesem Bereich auf rein freiwilliger Basis zusammen. Zudem schreibt das kantonale Recht vor, dass die Aufgabe der Raumplanung einer festen Struktur öffentlichen Rechts anvertraut wird, entweder einem Gemeindeverband oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft wie der Agglomeration.

Konkret sind nur die Gemeinden, die innerhalb des BFS-Perimeters liegen und die beschlossen haben, der Agglomeration beizutreten, berechtigt, am Agglomerationsprogramm teilzunehmen, welches die Form von regionalen Richtplänen annimmt (vgl. Punkt 1.1).

Der Kanton Freiburg nahm eine Pionierrolle ein, indem er im September 1995 das Gesetz über die Agglomeratio-nen (AggG) verabschiedete, das dem Kanton erlaubte, unter gewissen Bedingungen regionale politische Einheiten mit spezifischen Kompetenzen zu bilden. Damit entschied sich der Kanton für einen politischen Ansatz zur Regionalisierung. So variierte der Perimeter des Agglomerationsprogramms zwischen 2000 und 2008, bis schliesslich die Agglomeration durch 10 Gemeinden gebildet wurde: Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne.

Folglich sind die 10 im Perimeter der institutionellen Agglomeration enthaltenen Gemeinden dieselben, die auch durch das AP2 und das AP3 gebunden sind (vgl. Abbildung 2). Die einzige geringfügige Anpassung ergibt sich aus der Fusion der Gemeinden Belfaux und Autafond, die am 1. Januar 2016 unter dem Namen „Belfaux“ in Kraft trat. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Fusion der Gemeinden Corminboeuf und Chésopelloz per 1. Januar 2017 unter dem Namen „Corminboeuf“ in Kraft treten wird.

Ein Antrag, der im Jahre 2015 beim Freiburger Grossen Rat eingereicht wurde, forderte insbesondere eine Prüfung der Ausweitung des institutionellen Perimeters der Agglomeration auf der Grundlage des BFS-Perimeters. Aus diesem Grunde findet auf kantonaler Ebene zur Zeit ein Umdenken mit dem Ziel der Abänderung des AggG statt. Die politischen Organe der Agglomeration wurden gerade im Jahr 2016 neu gewählt. Somit wird dieser Punkt im Laufe der neuen Legislaturperiode geprüft werden.



Abbildung 2: Perimeter der Agglomeration Freiburg (als politische Einheit) sowie des AP3.

1.6 – Wirkung und Struktur des gesamten AP3

Wie in den vorhergehenden Punkten erwähnt, wird das AP3 die Form eines regionalen Richtplans annehmen. Somit stellt das AP3 gleichzeitig ein Agglomerationsprogramm der dritten Generation sowie eine Überarbeitung des regionalen Richtplans dar.

Laut Artikel 28 Absatz 2 RPBG besteht der verbindliche (d.h. behördenverpflichtenden) Inhalt eines regionalen Richtplanes aus:

- einem Text,
- einer oder mehreren Übersichtskarten.

Der erwähnte verbindliche Inhalt wird in der Regel durch einen Erläuterungsbericht (d.h. den vorliegenden Bericht) ergänzt, der jedoch keine verpflichtende Wirkung hat.

Da beim AP2 der Text und die Übersichtskarten in einem Strategiebericht enthalten sind, der infolge einer präzisen Forderung des Staatsrates erarbeitet wurde (vgl. Kapitel 1.2), wird auch für das AP3 dieses Vorgehen gewählt.

Im Gegensatz zum AP2 führt das AP3 jedoch auch eine verpflichtende Wirkung für die in den Massnahmenblättern enthaltenen Ziele und Aufgabenverteilungen ein. Damit soll die Umsetzung durch die Agglomeration, die Gemeinden und den Kanton gefördert und vereinfacht werden. Diese verpflichten sich, die Massnahmen als Hebel für die Konkretisierung ihrer Vision der Raumentwicklung umzusetzen. So müssen diese Massnahmen Handlungsprioritäten entsprechen, die von den Akteuren weitgehend geteilt werden. Die Akteure geben sich das Ziel vor, diese unabhängig von ihrer Finanzierungsquelle zu realisieren. Konkret setzt sich der verbindliche Teil des AP3 also aus zwei einander ergänzenden Elementen zusammen: dem Strategiebericht (der die Ziele, das Raumkonzept und die Strategien zusammenfasst) sowie den Zielen und der Aufgabenverteilung der Massnahmenblätter. Letztere verfolgen eine mehr operative Zielsetzung und bilden die Grundlagen für die Umsetzung. Dieser Ansatz entspricht einem generellen Trend der Agglomerationsprogramme auf nationaler Ebene, die eine stärkere Verpflichtung der Gemeinden für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen anstreben, beispielsweise durch Vereinbarungen oder Verträge. Zudem wird damit einer Forderung des Bundes im Prüfbericht zum AP2 Folge geleistet (vgl. Kapitel 1.4), der eine starke Verpflichtung hinsichtlich der Umsetzung der dargestellten Vision durch die Agglomeration, die Gemeinden und den Kanton verlangte.

Die definitive Struktur des Dokuments wird im Schema in Abbildung 3 dargestellt. Damit ergibt sich ein Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3), das gemäss Anforderung des Kantons (Art. 28 RPBG) die Form eines regionalen Richtplans aufweist und zugleich den Vorgaben des Bundes für Agglomerationsprogramme der dritten Generation entspricht.

Diese Struktur entspricht den Anforderungen an die Durchführbarkeit, denn es ist entscheidend, dass die betroffenen Behörden auf allen Ebenen (Agglomeration, Gemeinden, Kanton) die wichtigsten Inhalte und die räumlichen Herausforderungen einfach identifizieren können, um im Alltag mit dem Instrument AP3 zu arbeiten. Insbesondere bietet sie:

- eine klare und systematische Trennung zwischen den verbindlichen Teilen (Strategiebericht mit seinen Karten sowie Ziele und Aufgabenverteilung der Massnahmenblätter) und den beschreibend-erläuternden Teilen (Erläuterungsbericht),
- eine klare Identifikation der verbindlichen Inhalte des AP3 mit Verweisen auf die entsprechenden Massnahmenblätter,
- eine Übersicht der Ziele und Strategien für die Siedlungsentwicklung, für Natur und Landschaft, für die Mobilität sowie eine hierarchische Strukturierung der behandelten Themen und Unterthemen,
- eine Priorisierung und eine Aufgabenverteilung zwischen den betroffenen Partnern sowie die Auswirkungen der Planung des AP3 auf die OP der Gemeinden,
- eine Bestimmung der Elemente, die gemäss den Vorgaben des Bundes für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation mit der Revision des kantonalen Richtplans zu koordinieren sind.

Neben der Beschreibung des Vorgehens und der Rechtfertigung der verschiedenen gewählten Optionen umfasst dieser Erläuterungsbericht jene Elemente, die dem Bundesamt für Raumentwicklung (nachfolgend ARE) und den anderen Bundesämtern ermöglichen, das AP3 zu beurteilen. Deshalb werden die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien in diesem Dokument in Extrakapiteln behandelt.

Gemäss der Weisung des Bundes über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation beschreibt und erläutert dieser Bericht auch die Änderungen gegenüber dem Inhalt des AP2 von 2011. Allerdings werden Inhalte, die zu den Grundlagen gehören (wie die Diagnosen usw.) oder die politisch konsolidiert sind, da sie von den Gemeinden, dem Kanton und dem Bund genehmigt wurden, nur noch zusammengefasst oder es werden nur die neuen Aspekte dargelegt. So soll das AP3 vereinfacht und leichter gestaltet werden. Die Agglomeration und die Gemeinden wünschen nämlich einerseits ein Dokument, das benutzerfreundlich ist. Andererseits wünscht der Kanton auch ein Schlusssdokument, das einfach und verständlich ist.

Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3)

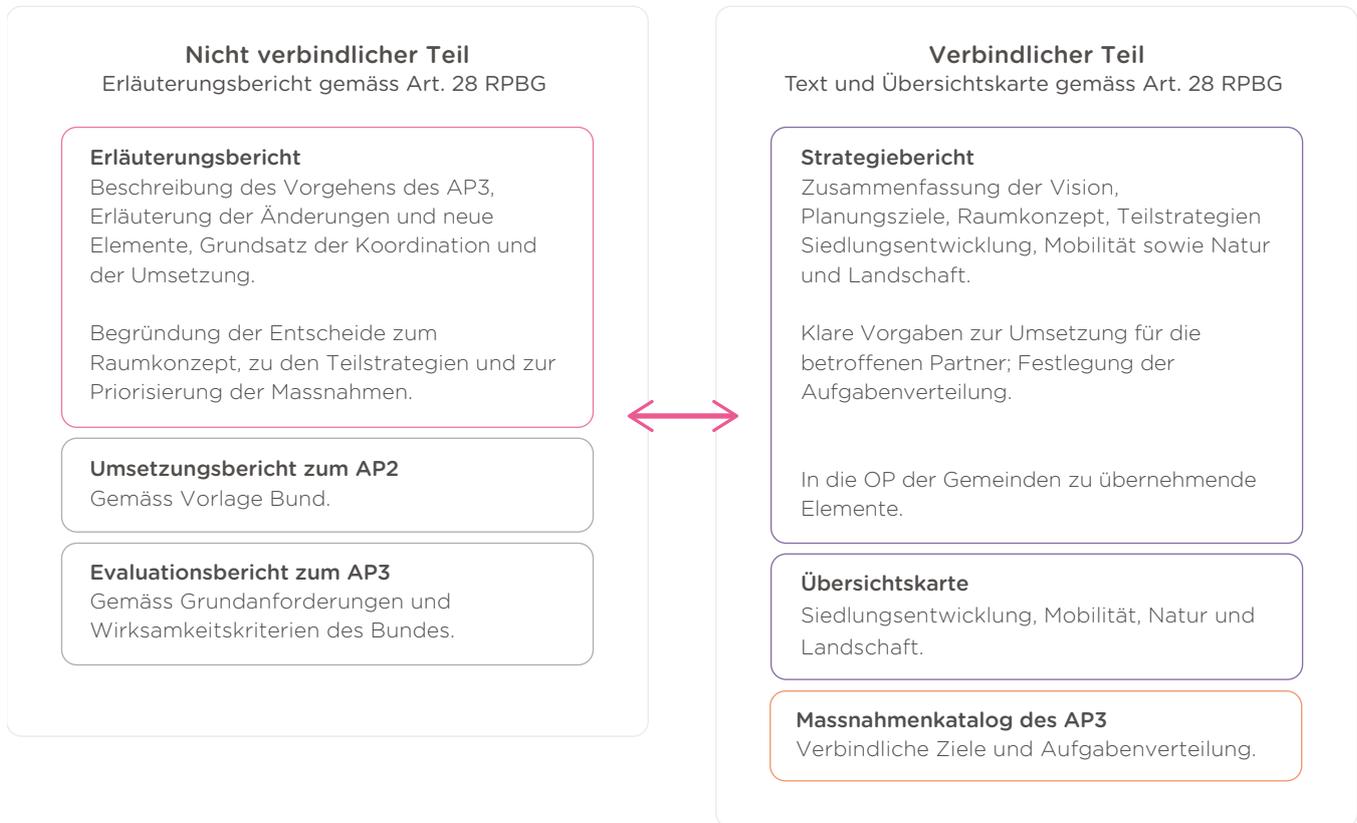


Abbildung 3: Struktur und Wirkung des AP3

Organisation des Programms und Vorgehen

2.1 – Organigramm und Funktion der Organe der Agglomeration

Das Organigramm, das die Funktionen der verschiedenen Organe der Agglomeration zeigt, wird in Abbildung 4 präsentiert und im Folgenden auf der Grundlage der Statuten der Agglomeration erläutert. Die Agglomeration als politisch vorgesehene Organ verfügt über eine eigene Rechtspersönlichkeit. Sie verfügt über eine Legislative und eine Exekutive.

Funktion des Vorstandes

Der Vorstand ist die Exekutive der Agglomeration, der für die Erarbeitung der regionalen Planung zuständig ist und die Projektleitung politisch begleitet. Der Vorstand validiert dieses Dokument und leitet es anschliessend an den Agglomerationsrat weiter, der es verabschiedet. Der Vorstand unterteilt sich in drei Aufgabenbereiche, darunter den Aufgabenbereich für die

Raumplanung, den Umweltschutz und die Mobilität (ARUM). Die Arbeiten, die sich auf die Erarbeitung des AP3 auswirken, werden innerhalb des ARUM diskutiert. Konkret werden die Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit der Administration der Agglomeration durchgeführt. Der ARUM schlägt anschliessend dem Vorstand an seinen Plenarsitzungen vor, seine Empfehlungen zu validieren.

Funktion des Agglomerationsrates

Der Agglomerationsrat ist die Legislative, deren Funktion es ist, die öffentliche Vernehmlassung zu genehmigen und das AP3 zu verabschieden. Der Agglomerationsrat unterteilt sich in mehrere Kommissionen, darunter die Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt (KRMU), die die Arbeiten des AP3 verfolgt und entsprechende Ergebnisse an den Rat berichtet.

Funktion der Kommission für regionale Raumplanung und Mobilität (im Folgenden KRRM)

Die KRRM ist eine beratende Kommission, die sich aus den für die Raumplanung zuständigen Gemeinderäten der zehn Mitgliedsgemeinden sowie den Vertretern der technischen Dienste zusammensetzt (nicht alle Gemeinden verfügen über solche Dienste). Daher ist sie ein bevorzugter Kanal für die Be-

Organigramm AP3/ARP

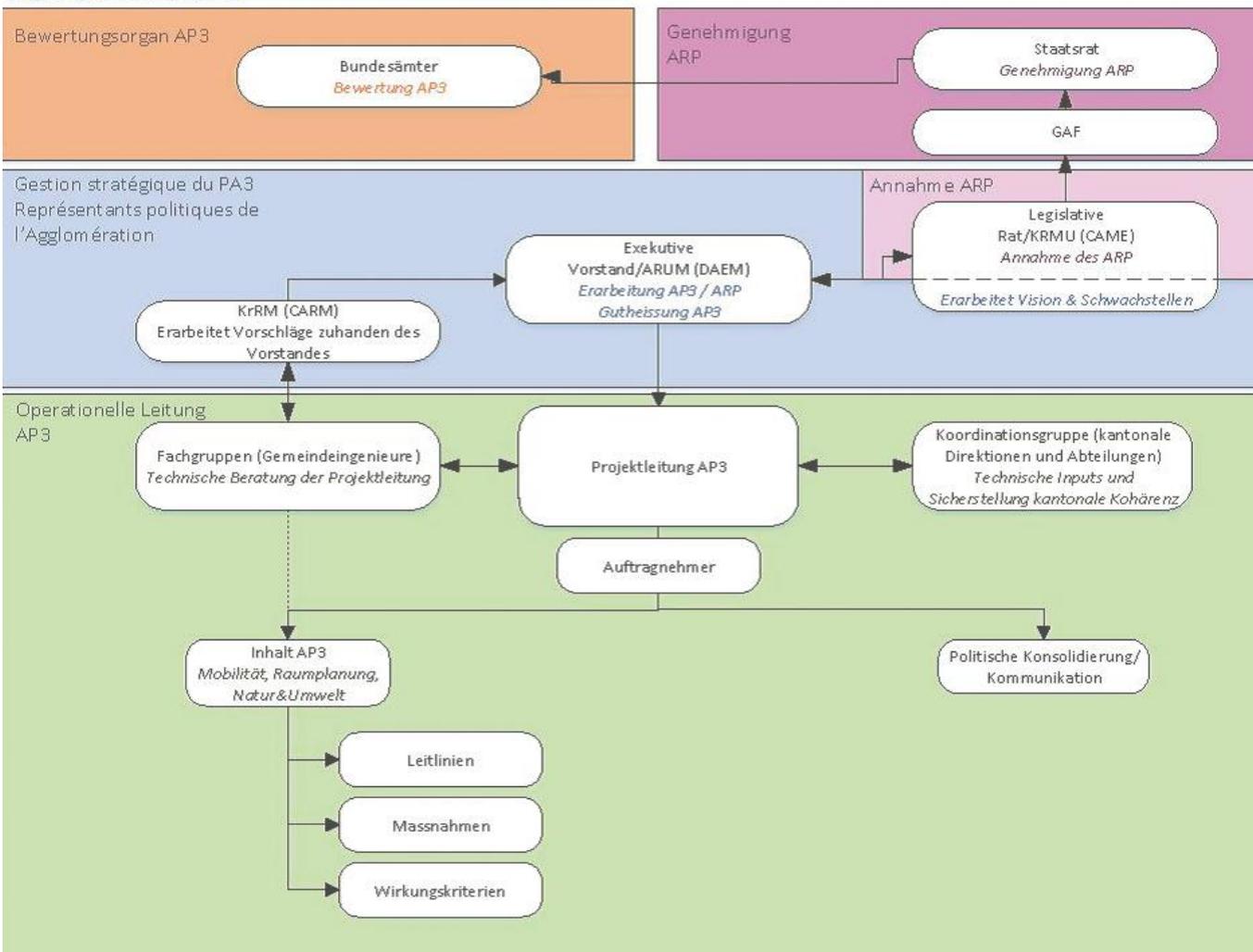


Abbildung 4: Organigramm des AP3

rücksichtigung von Inputs und Bemerkungen der Gemeinden aus erster Hand. Die KRRM gibt Vorschläge und Stellungnahmen ab, verfügt jedoch über keine Entscheidungskompetenz.

Projektleitung

Diese wird von den Mitarbeitenden der Administration der Agglomeration wahrgenommen.

2.2 – Verfahren und Projektteam

Die Agglomeration hat für die Erarbeitung des AP3 das Einladungsverfahren im Sinne der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen gewählt. Drei verschiedene Mandate wurden für die drei spezifischen Themenbereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft vergeben.

Für jeden Themenbereich wurden vier - also insgesamt zwölf - Büros eingeladen. Die vier konkurrierenden Büros innerhalb des jeweiligen Themenbereichs hatten die Möglichkeit, andere (nicht eingeladene) externe Büros beizuziehen, um gewisse Punkte der betreffenden Thematik zu behandeln. Die Bildung einer Gruppe von Auftragnehmern zur Behandlung von mehr als einem Themenbereich war jedoch nicht möglich. Folgende Büros wurden schliesslich beauftragt:

Bereich Siedlungsentwicklung

Archam et Partenaires SA, aménagement du territoire et urbanisme, 1700 Fribourg

Bereich Mobilität

Team+ SA, ingénieurs conseil, Grand-Rue 51, 1630 Bulle
Für die Planung des öffentlichen Verkehrs hat das Büro Team + das Büro Roland & Ribl SA, ingénieurs conseil, Rue de l'Ancien-Port 14, Genève beauftragt.

Bereich Natur und Landschaft

Ökobüro Bureau d'écologie, Route de la Fonderie 8c, 1700 Fribourg

Gemäss Pflichtenheft wurde die Koordination zwischen den drei Bereichen (Siedlungsentwicklung, Mobilität, Natur und Landschaft), die globale Kohärenz auf Inhaltsebene sowie die Redaktion des gesamten AP3 dem für den Bereich „Siedlungsentwicklung“ zuständigen Auftragnehmer anvertraut. Daraus ergibt sich die folgende technische Organisation zwischen den Auftragnehmern:

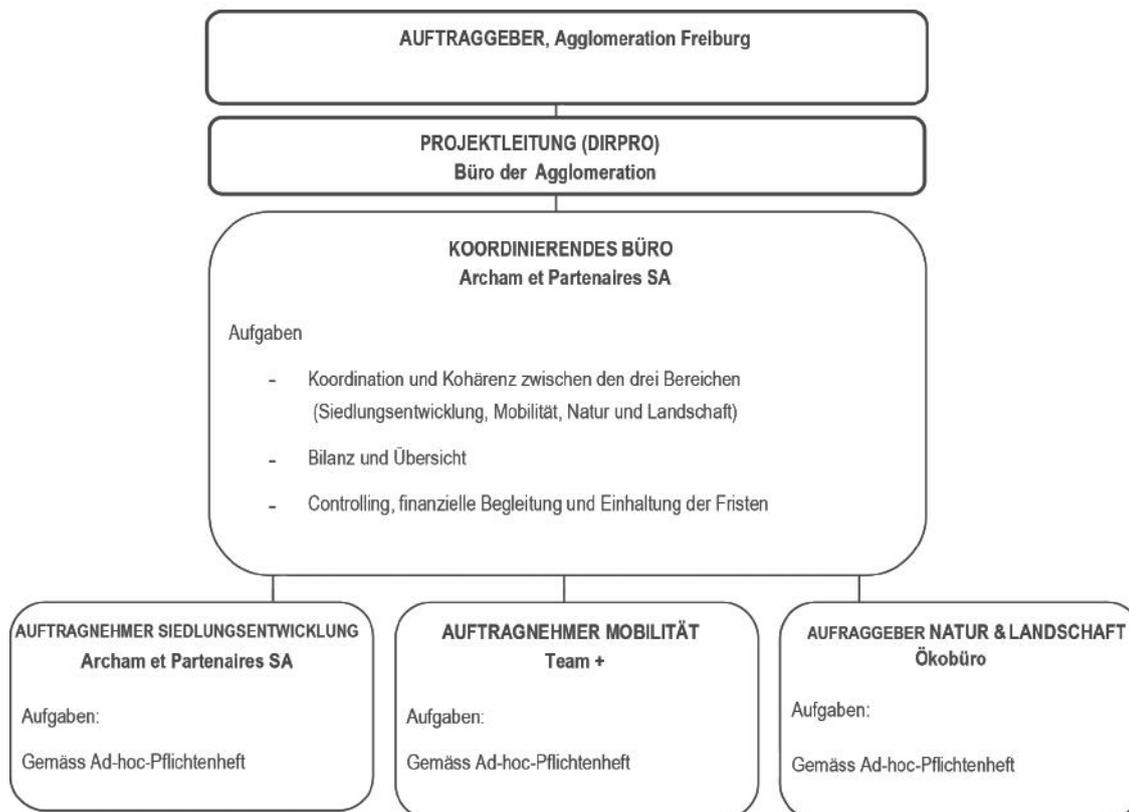


Abbildung 5: technische Organisation des AP3

2.3 – Technische Koordination: iterative Logik und systemischer Ansatz

Die im vorangehenden Kapitel beschriebene Projektorganisation erforderte eine enge technische Koordination zwischen den Auftragnehmern, um zu gewährleisten, dass die Elemente der verschiedenen Aufträge auf der Inhaltsebene koordiniert und fristgerecht verfügbar sind und dass die Übersicht und die Bilanz erstellt werden.

Dazu war ein methodisches Vorgehen gemäss einer iterativen und systemischen Logik erforderlich. Dies bedeutet insbesondere, dass im Rahmen der regelmässigen technischen Sitzungen ein laufender gegenseitiger Austausch zwischen den verschiedenen Bereichen die Harmonisierung der Aspekte Siedlungsentwicklung-Mobilität-Natur und Landschaft zu einer einzigen, kohärenten Gesamtschau ermöglicht hat. Diese Art der Zusammenarbeit basiert auf dem systemischen Ansatz, der die Interaktion und den Austausch zwischen den verschiedenen Auftragnehmern gewährleistet. Er ist daher besonders geeignet, um optimale und effiziente Lösungen für Problematiken der Schnittstellen Siedlungsentwicklung/Mobilität, Siedlungsentwicklung/Natur und Landschaft sowie Mobilität/Natur und Landschaft zu finden.

2.4 – Partizipatives Verfahren als Schlüsselement des AP3

Die Agglomeration hat ein Vorgehen gewählt, bei dem ein partizipatives Verfahren als Schlüsselement für das ganze Projekt im Zentrum steht. Von Beginn des Projekts an - d.h. bereits ab der Konzeptionsphase - bis zu seinem Ende - d.h. bis zum Zeitpunkt der Evaluation der Massnahmenblätter und der Schlussbilanz - sind alle betroffenen Akteure im Rahmen von Workshops und bilateralen Sitzungen mit den Gemeinden an der Erarbeitung des AP3 beteiligt.

So hat das partizipative Verfahren insbesondere für die Evaluation der Umsetzung des AP2 (Erwartungen und Befürchtungen) sowie für die Entwicklung des Raumkonzepts vom AP2 zum AP3 entscheidende Inputs hervorgebracht. In diesem Erläuterungsbericht ist ihm ein Ad-hoc-Kapitel gewidmet, das einen Überblick über die Methode, den Ablauf und die Ergebnisse bietet. Der Erläuterungsbericht präsentiert die verschiedenen Phasen des Projektablaufs, die im Folgenden zusammengefasst werden.

- Diagnose des gegenwärtigen Stands und der Herausforderungen auf der Ebene der Agglomeration. In den Grundzügen handelt es sich um dieselbe Analyse wie jene des AP2 – mit Anpassungen und Aktualisierungen –, denn bei den 2011 untersuchten Punkten geht es um die eigentlichen Stärken und Schwächen der Agglomeration. In Übereinstimmung mit dem RPG werden auch die künftigen Entwicklungstendenzen (Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum) präsentiert.
- Partizipatives Verfahren, das von Anfang an und während des ganzen Erarbeitungsprozesses des AP3 ein starker An-

trieb und eine Quelle von Elementen war, die im Vergleich zur Erfahrung des AP2 verbessert werden konnten.

- Planungsziele des AP3 formuliert auf der Grundlage des partizipativen Verfahrens und der Diagnose.
- Raumkonzept und Teilstrategien, die das Erreichen der zuvor für die drei Themenbereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität und Natur und Landschaft festgelegten Ziele ermöglichen. Dabei handelt es sich um eine langfristige Gesamtschau für die Agglomeration, die von allen Akteuren geteilt und unterstützt wird.
- Massnahmen und Priorisierung, welche die konkrete Umsetzung des Projekts ermöglichen. Ein Schwerpunkt wird dabei insbesondere auf die Priorisierung der Massnahmenblätter und ihren Bezug zu den Zielen, zum Konzept und zu den Strategien gelegt.

Diagnose, Entwicklungstrends, zukünftige Herausforderungen

3.1 – Allgemeines

Dieses Kapitel präsentiert eine Gesamtschau der Agglomeration Freiburg, in der ihre Stärken und Schwächen sowie die Herausforderungen für die Zukunft (Chancen und Risiken) aufgezeigt werden. Es basiert vorwiegend auf der qualitativen Diagnose des AP2, denn diese hatte Stärken und Schwächen aufgezeigt, die langfristige Massnahmen erfordern und daher im Wesentlichen gültig bleiben. Einige Aktualisierungen sorgen für die Kontinuität und den roten Faden zwischen dem AP2 und dem AP3.

Eine ausführlichere Diagnose nach Bereich (Siedlungsentwicklung, Mobilität, Natur und Landschaft), die insbesondere auch quantitative Analysen erhält, ist bereits im AP2 enthalten. Diese war damals für die Bundesbehörden bestimmt, mit dem Ziel, die Stichhaltigkeit des Agglomerationsprogramms und seiner Massnahmen zu beurteilen. Sie wird als Grundlage betrachtet und deshalb hier nicht wiedergegeben. Sie kann auf der Website der Agglomeration eingesehen werden³.

Dieses Kapitel konzentriert sich eher auf die Analyse der zukünftigen Entwicklungstrends und ihrer Herausforderungen. Der Kernpunkt hinsichtlich der Herausforderungen für die Zukunft ist nämlich die Formulierung realistischer Prognosen für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie für die entscheidenden Faktoren im Bereich der Mobilität und der Siedlungsentwicklung (bis 2030). Die Prognosen für das AP3 haben sich auf die Hypothesen des kantonalen Richtplans, angepasst an die neuen Richtlinien des Bundes zu stützen (vgl. Kapitel 1).

Schliesslich ist zu erwähnen, dass das partizipative Verfahren des AP3 die im Rahmen des AP2 vorgenommene Diagnose mit der Sicht der Gemeinden, der kantonalen Dienste, der Verbände und anderer betroffener Akteure zu den Stärken, Schwächen, Befürchtungen und Hoffnungen auf der Ebene der Agglomeration bereichert.

3.2 – Stärken der Agglomeration

Interessante Lage im Städtenetz des Schweizer Mittellandes

Durch ihre Lage im Schweizer Strassen- und Eisenbahnnetz kann die Agglomeration Freiburg eine zentrale Rolle im Städtenetz zwischen dem Genferseebecken und der Hauptstadtregion Bern spielen. Zudem sorgen schnelle Verbindungen (weniger als eine Stunde) mit den Städten Lausanne, Neuenburg, Yverdon, Biel, Murten, Bern, Thun und Bulle auch für Attraktivität auf nationaler Ebene.

Ein dichtes Netz von Bahnhöfen in der Agglomeration

Dank seiner Lage als Knotenpunkt an der Kreuzung mehrerer Bahnlinien weist die Agglomeration auch ein ausserordentliches Potenzial für die Entwicklung des „schweren“ öffentlichen Verkehrs (Eisenbahn) auf. Mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Fribourg/Freiburg Poya verfügt die Agglomeration Freiburg heute über neun Bahnhöfe und Eisenbahnhaltestellen. Ausserdem ist ein weiterer Bahnhof in Granges-Paccot geplant und die Bahnhöfe von Givisiez und Avry/Matran werden noch einmal komplett umkonzipiert, so dass neue Schnittstellen geschaffen werden können. Diese hohe Anzahl Bahnhöfe und Haltestellen für eine mittelgrosse Agglomeration wie Freiburg bietet a priori eine ausgezeichnete Grundlage für die weitere.

Kompaktheit des Agglomerationszentrums

Bis zum Bau der Autobahn A12 in den 1970er Jahren durchlief die Stadt Freiburg eine dichte Entwicklung: die gesamte kompakte Agglomeration liegt im Umkreis von 3 km um den Bahnhof Freiburg. Dank dieser Besonderheit eignet sich die Stadt vorzüglich für den Langsamverkehr. Es können auch öffentliche Räume von hoher Qualität und Einrichtungen, die den Bedürfnissen eines Kantonszentrums entsprechen, geschaffen werden.

Eine der grössten unversehrten Altstädte Europas

Der historische Stadtkern, den die mittelalterliche Stadt Freiburg bildet, mit dem Bourg, den Befestigungen und den vierzehn Türmen und Toren, wird als die besterhaltene mittelalterliche Stadt Europas betrachtet. Die Begleitmassnahmen des Poyaprojekts zeigen die Absicht der Agglomeration, die Altstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu befreien und stattdessen öffentliche Räume von hoher Qualität und eine neue Vitalität in diesen Quartieren zu begünstigen.

Eine vielfältige Landschaft von grosser Qualität umgibt die Stadtdurchquerung

Der topografische Reichtum der Landschaft, der auf die Ursprünge durch Gletscher und Flüsse zurückzuführen ist, bietet eine spektakuläre Vielfalt von Natur und Landschaft. Dieses natürliche Erbe ergänzt das kulturelle Erbe der in einem Mäander der Saane eingebetteten mittelalterlichen Stadt. Der grosse landwirtschaftliche Raum liegt in der Nähe und ist von den städtischen Zentren aus leicht zugänglich. Dies bietet eine hohe Lebensqualität für die Stadtbevölkerung. Die Hügel innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets bilden beeindruckende Aussichtspunkte vor dem Hintergrund des Alpenpanoramas. Die Weite der sichtbaren Räume, auf der Ebene der Agglomeration, des Kantons und des Landes verleiht dem Leben in Freiburg eine zusätzliche Qualität.

Eine reiche Artenvielfalt

Insbesondere dank den verschiedenen Naturreiservaten auf ihrem Gebiet (Gérine, Lac de Pérolles, Düdingermöser) leben in der Agglomeration Freiburg zahlreiche Pflanzen, Vögel und Tierarten.

3 – <http://www.agglo-fr.ch/>

Diversifiziertes wirtschaftliches Profil und Bildungsort von nationaler Bedeutung

Freiburg empfängt über 10'000 Studierende in seinen verschiedenen Institutionen und ist damit ein wettbewerbsfähiger Bildungsort unter den Schweizer Universitätsstandorten. Die Vielfalt der Wirtschaftssektoren und ihre bestehende Lage bilden eine solide Grundlage für Realisierung von Synergien zwischen der dem Bildungs- und dem Wirtschaftssektor.

Grosse atmosphärische Qualität innerhalb der Siedlungszone

Die Morphologie der Stadt Freiburg setzt sich aus verschiedenen städtischen Einheiten mit einem eigenständigen Charakter zusammen. Dadurch entstehen eine grosse atmosphärische Vielfalt und Kleinstzentren auf der Ebene der Quartiere, die erhalten oder verstärkt werden sollen.

Zweispachigkeit: die Agglomeration ist ein multikulturelles Zentrum im Schweizer Mittelland

Freiburg profitiert von seiner einzigartigen Lage an den beiden Ufern der Saane, dem physischen Symbol der Sprachgrenze: westlich der Saane liegen die französischsprachigen Gemeinden, im Osten die deutschsprachige Gemeinde Düdingen. Die Agglomeration weist damit eine Vielfalt und ein einzigartiges kulturelles Angebot auf, was ihr eine besondere Rolle im Schweizer Städtenetz einbringt.

Wesentliches Potenzial für Aufwertungen in den Zentren und den vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Sektoren

Die zentralen Industriestandorte und die an den Einfallstrassen liegenden Gebiete Pérolles, Cardinal, Givisiez, St-Léonard, Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg und Birch / Bahnhof Düdingen weisen für eine Agglomeration von der Grösse Freiburgs ein ausserordentliches Entwicklungspotenzial auf und verfügen über gute Rahmenbedingungen hinsichtlich der öV-Anbindung.

3.3 – Schwächen der Agglomeration

Identität

Obwohl die Agglomeration Freiburg über starke Identifikationselemente wie die Saane oder die Altstadt verfügt, hat sie ihre globale und gemeinsame Identität noch nicht gefunden.

Kontrolle der urbanen Zersiedelung

Im Verlauf der letzten dreissig Jahren hat sich die Agglomeration Freiburg rasch entwickelt, wobei die Erschliessung hauptsächlich auf dem MIV beruhte. Diese ungeordnete Bebauung geht heute je nach Möglichkeiten der einzelnen Gemeinden weiter, insbesondere im Agglomerationsgürtel.

Dominanz des Autos bei der Mobilität

Das Strassennetz ist vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Die Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr sind daher noch ungenügend und das Vorankommen der Busse wird durch zahlreiche Staus stark behindert. Die Langsamverkehrsnetze (LV) für Fussgänger und Velos leiden an geringer Attraktivität und manchmal gar an Sicherheitsmängeln.

Die Vorrangstellung des MIV bei der Mobilität führt zu starken Umweltbelastungen auf den städtischen Einfallstrassen. Zudem werden bedeutende Flächen in den verschiedenen Siedlungsgebieten für den MIV und für Parkplätze gebraucht, was die Qualität und die Nutzung des öffentlichen Raumes beeinträchtigt.

Trotz der Eröffnung der Poyabrücke, die zum Rückgang des Transitverkehrs auf einigen Achsen geführt hat, ist die Lage im Stadtzentrum weiterhin von einem motorisierten Verkehr gekennzeichnet, der zu Überlastungen des Strassennetzes führt.

Landschaftliches, landwirtschaftliches und natürliches Umfeld durch den Druck der Stadt und die Zersiedelung bedroht.

Praktisch das ganze Siedlungsentwicklungspotenzial innerhalb der Siedlungsgrenzen (geplante Bauzonen und zukünftige Siedlungserweiterungen) greift auf die Fruchtfolgefleichen, d.h. auf die fruchtbaren Landwirtschaftsgebiete über (siehe Plan in Anhang 3).

Die Grünflächen, die Uferböschungen, die durchgehenden Landwirtschaftszonen in der Agglomeration und die biologischen Kontinuitäten werden durch die Siedlungsdynamik bedroht und geschwächt. Ihre Berücksichtigung als landschaftliche oder natürliche Einheiten wird durch die administrative Aufteilung des Gebiets erschwert, die oft zu einem fragmentierten Vorgehen führt. Die Beziehung zwischen den grossen landschaftlichen Einheiten und der Siedlungsentwicklung sind wenig definiert, was zu mangelnder Klarheit an den Siedlungsgrenzen sowie zu einem Imagedefizit für die Agglomeration Freiburg beiträgt.

Mangel an für die Neuansiedlung oder Umsiedlung von Unternehmen vorbereiteten Flächen

Wie in verschiedenen Studien gezeigt (namentlich die Raum+-Studie der ETHZ), verfügt die Agglomeration über ausreichend Gewerbefläche. Die Mehrheit dieser Parzellen sind allerdings weder ideal gelegen noch sofort verfügbar. Da es sich um Industriebetriebe handelt, ist eine kurze Autobahnanbindung für einen optimalen Transport der Waren äusserst wichtig. Einerseits befinden sich bestimmte bestehende Arbeitszonen im Wandel, was eine Umsiedlung von Unternehmen nach sich ziehen kann. Diesen Unternehmen Ersatzstandorte anzubieten, an denen sie ihre Aktivitäten weiter betreiben können, ist das Hauptproblem hier.

Nun sind aber die kurz- und mittelfristigen Möglichkeiten sehr begrenzt.

Fehlende Gesamtstrategie für die wirtschaftlichen Entwicklungszentren

Obwohl sie starke Wachstumspotenziale aufweisen, fehlt es den verschiedenen Standorten an einander ergänzenden Profilen für die Aufnahme neuer Unternehmen. Die Neuentwicklungen tragen somit nicht zur Schaffung einer differenzierten „kritischen Masse“ bei, was wiederum die Attraktivität und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Agglomeration als Ganzes beeinträchtigt.

Auch ist eine Gesamtstrategie auf wirtschaftlicher und räumlicher Ebene erforderlich, um der Tendenz entgegenzuwirken, Arbeitszonen in Wohnzonen umzunutzen. Diese wird von privaten Promotoren verfolgt, welche die verfügbaren Grundstücke kurzfristig rentabilisieren wollen.

Wenig attraktives und wettbewerbsfähiges städtisches öV-System

Die Verkehrsüberlastung im Zentrum der Agglomeration durch den MIV beeinträchtigt die Betriebsgeschwindigkeit des öV-Netzes, denn auch die Busse bleiben in den Staus stecken. Das Fehlen einer Vortrittsregelung an gewissen Kreuzungen verhindert attraktive Fahrzeiten, die mit dem Auto mithalten können. Das städtische öV-Netz deckt zudem nicht das ganze Gebiet der Agglomeration ab. Während die wichtigsten Achsen im Zentrum Linien mit hohen Frequenzen aufweisen (7 bis 10 Minuten zu den Stosszeiten), sind diese für die Gemeinden im Agglomerationsgürtel, falls sie überhaupt an den öV angebunden sind, häufig zu niedrig, insbesondere am Abend und an den Wochenenden.

Ungenügendes Verkehrs- und Parkplatzmanagement

Das Verkehrsmanagement begünstigt deutlich den MIV, der sowohl bei der Raumzuteilung als auch bei der zeitlichen Priorisierung klar bevorzugt wird. Daraus resultieren Funktionsmängel für das öV-Netz, die seine Attraktivität stark beeinträchtigen. Bei der Parkplatzpolitik fehlt eine Steuerung des öffentlichen Angebots und der Park&Ride-Anlagen durch angemessene Tarife und Parkzeiten, was die Einschränkung der Nutzung von Privatfahrzeugen verhindert. In den meisten Fällen besteht keine schnelle öV-Verbindung mit hoher Frequenz von den P+R zum Stadtzentrum.

Wenig entwickelte LV-Netze

Die Erschliessung durch den LV in der kompakten Agglomeration und zwischen verschiedenen städtischen Einheiten ist wenig entwickelt. Damit fehlt eine hochwertige Alternative zum MIV und eine notwendige Ergänzung des öV.

Die Fussgänger- und Velonetze sind in der Regel zu wenig ausgebaut und wenig attraktiv, insbesondere ausserhalb des Zentrums der Agglomeration. Die Kontinuität der Netze ist ungenügend, mit zahlreichen unüberwindlichen Schranken aufgrund der Topografie oder der Mobilitätsinfrastrukturen. In den grossen Siedlungsgebieten an den Rändern des Agglomerationszentrums wie Givisiez oder der Agy-Ebene ist das Netz in der Regel auch zu wenig dicht. Das Angebot von Veloabstellplätzen ist zu wenig ausgebaut und attraktiv, insbesondere bei den Verkehrsschnittstellen (B+R) und in der Nähe der grossen Verkehrserzeuger.

Ungeeignete Standorte der verkehrsintensiven Einrichtungen

Bestimmte verkehrsintensive Einrichtungen liegen im Agglomerationsgürtel, in Sektoren, die nicht oder schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Statt einer Mischnutzung entstehen dort häufig Gewerbekomplexe. Ausserdem machen schon der Standort und die Planung dieser Gebäude den Zugang zu Fuss oder per Velo schwierig. Ihr Eingang liegt zum Beispiel eher zu einem Parkplatz als zu einem Trottoir oder zur Strasse hin.

Eine Raumentwicklungspolitik mit negativen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Die in den letzten Jahrzehnten in der Agglomeration und auf Kantonsebene geführte Raumplanungs- und Verkehrspolitik hat ein Mobilitätsverhalten zur Folge, das die Nutzung des Autos bevorteilt. In der Agglomeration begünstigen die heutigen modalen Anteile deutlich den MIV und die Motorisierungsrate in den Gemeinden des Agglomerationsgürtels steigt an.

Geringe Koordination der Raumplanung zwischen den Gemeinden

Trotz den durch das AP2 vorgesehenen Massnahmen sind heute kommunal orientierte Planungen noch vorherrschend gegenüber einer Gesamtschau der Agglomeration. Das bremst eine koordinierte Raumplanung für das ganze Gebiet. Es fehlt eine Koordination der Raumplanung zwischen den Gemeinden, die eine echte Verdichtungspolitik erlaubt.

Daraus resultieren zahlreiche Planungsstudien zu angrenzenden Perimetern, ohne Koordination unter ihnen und ohne dass die verschiedenen Gemeinden über die Projekte ihrer „Nachbarn“ auf dem Laufenden sind. Dies bremst die von der Agglomeration beabsichtigte Gesamtplanung und führt zu Verzögerungen bei der Planung der Siedlungsentwicklung nach innen gegenüber der Planung der Mobilitätsinfrastrukturen (die weiter fortgeschritten ist).

3.4 – Aktualisierte Einwohner- und Beschäftigungsstatistiken

3.4.1 – Bevölkerungsentwicklung und durchschnittliche Wachstumsrate

Die folgende Tabelle zeigt, auf der Grundlage der kantonalen Statistiken⁴, die Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung in der Agglomeration, nach Gemeinde⁵ seit 2000. Die neusten verfügbaren Daten zum Zeitpunkt der Erstellung der Tabelle stammen aus dem Jahr 2013.

Ständige Wohnbevölkerung

Gemeinde / Jahr	2000	2005	2010	2013
Autafond	73	75	72	71
Avry	1327	1467	1705	1846
Belfaux	2249	2271	2723	2992
Corminboeuf	1649	1892	2134	2180
Fribourg	32387	33008	34897	37485
Givisiez	1993	2367	3010	3146
Granges-Paccot	2017	2260	2608	3102
Düdingen / Guin	6775	7132	7325	7664
Marly	7023	7277	7579	7919
Matran	1283	1399	1552	1568
Villars-sûr-Glâne	9274	9992	11397	12057
TOTAL	66'050	69'140	75'002	80'030

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinde seit 2000

Aus der Tabelle geht hervor, dass die Agglomeration von 66'000 Einwohnern im Jahr 2000 auf 80'000 im Jahr 2013 gewachsen ist, was einer Wachstumsrate von 21 % entspricht. Dies ist eine der höchsten Raten in der Schweiz.

Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zwischen 2000 und 2013 betrug rund 1,5%.

Wird diese durchschnittliche jährliche Wachstumsrate auf den Zeitraum 2013-2030 angewandt (Hypothese eines stabilen Wachstums), kommt man auf rund 103'000 Einwohner in der Agglomeration Freiburg bis 2030.

3.4.2 – Beschäftigungsentwicklung

Die folgende Tabelle zeigt die Beschäftigungsentwicklung in der Agglomeration nach Gemeinde seit 2001 auf der Grundlage der kantonalen Statistiken⁶. Berücksichtigt wurden Vollzeit- und Teilzeitstellen über alle Wirtschaftszweige hinweg. Die vom Amt für Statistik des Kantons Freiburg herausgegebenen Beschäftigungsdaten werden in weniger regelmässigen

4 – Statistisches Jahrbuch des Kantons, verfasst durch das Amt für Statistik des Kantons Freiburg (Ausgaben 2001-2014).

5 – Da die Fusion zwischen Autafond und Belfaux erst per 1. Januar 2016 in Kraft tritt, werden die beiden „ehemaligen“ Gemeinden hier getrennt aufgeführt. Theoretisch gehörte die Gemeinde Autafond vor 2016 nicht zur Agglomeration. Da ihr demografisches Gewicht jedoch vernachlässigbar ist, wurde sie zu informativen Zwecken im Sinne der Vollständigkeit trotzdem in die Tabelle aufgenommen.

6 – Statistisches Jahrbuch des Kantons, verfasst durch das Amt für Statistik des Kantons Freiburg (Ausgaben 2001-2014).

Abständen veröffentlicht als die Bevölkerungszahlen, nämlich ungefähr alle drei oder vier Jahre. Die neusten verfügbaren Daten zum Zeitpunkt der Erstellung der Tabelle stammen aus dem Jahr 2012.

Arbeitsplätze (Vollzeit und Teilzeit, alle Wirtschaftszweige)

Gemeinde / Jahr	2001	2005	2008	2012
Autafond	29	22	20	26
Avry	1028	1346	1247	1316
Belfaux	480	412	498	532
Corminboeuf	411	446	540	558
Fribourg	24728	24564	25453	32844
Givisiez	3313	3400	3713	4529
Granges-Paccot	2177	2614	2930	4462
Düdingen / Guin	3109	2947	3143	3657
Marly	2285	2256	2180	2610
Matran	566	604	1021	1179
Villars-sûr-Glâne	6863	7577	7646	8846
TOTAL	44'989	46'188	48'391	60'559

Abbildung 7: Beschäftigungsentwicklung nach Gemeinden seit 2001

Die Anzahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration ist von 45'000 im Jahr 2001 auf rund 60'500 im Jahr 2012 gestiegen. Prozentual bedeutet dies eine Zunahme um 34 %.

Im Gegensatz zum Bevölkerungswachstum lässt sich die Entwicklung der Arbeitsplätze schwer voraussagen, da sie von den Schwankungen zahlreicher, insbesondere wirtschaftlicher Faktoren beeinflusst wird. So lässt sich kaum ein lineares Wachstum für die kommenden Jahre prognostizieren. Zwischen 2001 und 2005 betrug der Anstieg rund 1'200 Arbeitsplätze, während zwischen 2008 und 2012, ebenfalls in einer Vierjahresperiode, ein Wachstum von 11'600 zusätzlichen Stellen verzeichnet wurde. In den letzten Jahren sind also deutlich mehr Arbeitsplätze geschaffen worden, mit einem besonders starken Anstieg in der Stadt Freiburg aber auch in den anderen Gemeinden der kompakten Agglomeration.

3.5 – Kontinuität mit den Bevölkerungs- und Beschäftigungsprognosen des AP2

Die Ziele des AP2 hinsichtlich Bevölkerung und Beschäftigung bis 2030 basierten auf einer quantitativen Analyse, die von politischen Entscheidungen und Anpassungen gefärbt war.

AP2: 101'000 - 110'000 Einwohner in der Agglomeration im Jahr 2030

Im AP2 hatte die Agglomeration ihren Willen bekräftigt, ihr Gewicht innerhalb des Kantons und im Schweizer Städtenetz zu stärken. Die Agglomeration beabsichtigte ausserdem, die kompakte Agglomeration zu verdichten und die Verkehrsnetze zu optimieren. Daher sollte eine ausreichende Aufnahmekapazität von hoher Qualität für Bevölkerung und Arbeitsplätze garantiert werden.

Diese politische Entscheidung wurde dann in Zahlen ausgedrückt. Die Agglomeration hat auf der Grundlage des vom des BFS für den Kanton Freiburg erstellten mittleren Szenarios

sowie der spezifischen Bevölkerungsentwicklung der Agglomeration verschiedene Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung entwickelt.

Infolge der zu diesem Thema geführten Diskussionen legte die Agglomeration eine Entwicklungsbreite von 27'000 bis 35'000 zusätzlichen Einwohnern bis zum Jahr 2030 fest. Somit wird die Einwohnerzahl der gesamten Agglomeration bei 101'000 bis 110'000 liegen. Die Bandbreite, welche die Bevölkerungsziele des AP2 zusammenfasst, ist in der folgenden Grafik blau dargestellt.

Der Vergleich dieser Bandbreite mit der Hypothese eines stabilen prognostizierten Wachstums zwischen 2013 und 2030 auf der Grundlage der in Kapitel 3.4.1 präsentierten aktualisierten Daten des AP3 zeigt, dass die Bevölkerungsziele des AP2 eher etwas zu hoch waren.

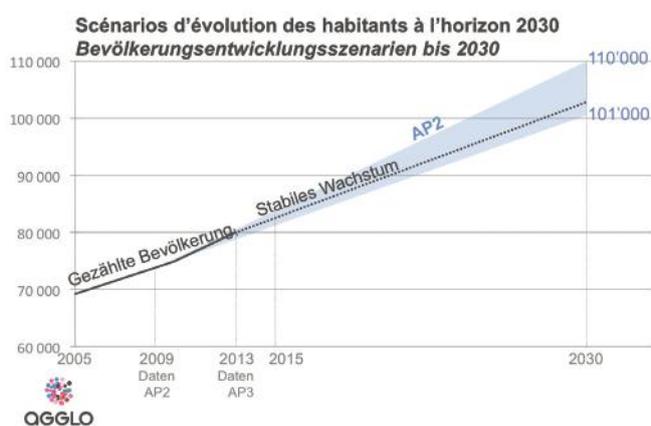


Abbildung 8: Bandbreite der im AP2 vorgesehenen Bevölkerungsziele

AP2: 65'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration im Jahr 2030

Angesichts des Bevölkerungsziels im AP2 sah die Agglomeration auch vor, die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region zu verstärken. Wie bei den Bevölkerungsaspekten hatte sie dafür verschiedene Szenarien erstellt, anhand derer sie eine Bandbreite bestimmen konnte.

Da allerdings weder der Kanton noch das BFS Arbeitsplatzprognosen erstellen, musste die Agglomeration ihre Szenarien ohne übergeordneten Referenzrahmen entwickeln. Daher hatte sie, gestützt auf die vergangene Beschäftigungsentwicklung und unter Berücksichtigung der Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Wirtschaft durch Extrapolation drei Szenarien für die Zunahme der Arbeitsplätze bis 2030 erstellt. Diese drei Szenarien führten zu einer grossen Bandbreite, die gemäss Beschluss der Agglomeration beschränkt werden sollte. So ging sie von 16'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2030 und damit insgesamt 65'000 Arbeitsplätzen aus. Diese Schätzung schien realistisch, da sie auf die Bevölkerungsziele abgestimmt war (eine Stelle pro Wohnung) und bewies auch den Willen, aktiv neue Arbeitsplätze aufzunehmen.

Jedoch zeigt der Vergleich mit den jüngsten kantonalen Beschäftigungsstatistiken (schwarze Linie), dass das Wirtschaftswachstum im AP2 unterschätzt wurde. Die vom AP2 bis 2030

geschätzte Zunahme der Arbeitsplätze ist heute praktisch vollständig erreicht: 2012 wurden über 60'000 Arbeitsplätze gezählt, im Vergleich zu den 65'000 für 2030 erwarteten Arbeitsplätze gemäss den Zielen des AP2.

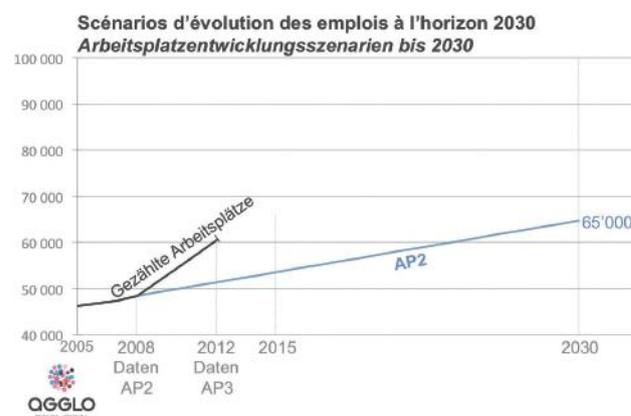


Abbildung 9: im AP2 vorgesehene Beschäftigungsziele

3.6 – Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Die statistische Grundlage für die Bevölkerungsprognosen bilden die vom Bundesamt für Statistik (BFS) erarbeiteten Szenarien für den ganzen Kanton. Der Kanton definiert anschliessend in seinem revidierten kantonalen Richtplan die „interne“ räumliche Verteilung des Bevölkerungswachstums.

Da der Bund für das AP3 eine Koordination mit dem kantonalen Richtplan hinsichtlich der für die Agglomeration erwarteten Einwohnerzahl – aber auch der Arbeitsplätze – verlangt, fanden am 16. April und am 27. August 2015 Sitzungen mit dem Bau- und Raumplanungsamt (BRPA) statt. Dabei bekräftigten die Verantwortlichen für die Revision des kantonalen Richtplans im BRPA, dass der Stand der Arbeiten keine konsolidierten Ergebnisse vor Ende 2016 ermöglicht. Dieser Zeitpunkt ist jedoch mit der vom Bund für die Einreichung des AP3 festgesetzten Frist vom 31. Dezember 2016 nicht vereinbar.

Daher muss die Agglomeration selbst ihre Bevölkerungsprognosen erarbeiten und rechtfertigen sowie für die Koordination mit dem Kanton und dem Bund sorgen. Für diese Berechnungen hat die Agglomeration mehrere Szenarien erarbeitet.

3.6.1 – Szenario „BFS hoch“ mit konstantem Verhältnis Agglomeration-Kanton

Das BFS hat Szenarien für die Bevölkerungsentwicklung von 2010 bis 2035 für jeden Kanton und für die ganze Schweiz berechnet. Diese wurden wiederholt angepasst. Konkret wurden diese kantonalen Bevölkerungsszenarien gleichzeitig für jeden Kanton berechnet und auf die Ergebnisse der Vorausschätzungen zur Bevölkerungsentwicklung der gesamten Schweiz abgestimmt. Damit ist gewährleistet, dass die Summe der kantonalen Ergebnisse für jedes Jahr des Beobachtungszeitraums exakt mit der gesamtschweizerischen Bevölkerungsbilanz übereinstimmt.

Das BFS hat drei Szenarien berechnet und 2011 veröffentlicht. Das „mittlere“ Szenario ist das Referenzszenario und führt die im Laufe der letzten Jahrzehnte beobachteten Entwicklungen fort. Das „hohe“ Szenario kombiniert die Hypothesen, welche das Bevölkerungswachstum begünstigen, während das „tiefe“ Szenario von Hypothesen ausgeht, die dem Bevölkerungswachstum weniger förderlich sind.

Szenario „BFS hoch“ mit konstantem Verhältnis Agglomeration-Kanton

In Koordination mit der RUBD und dem BRPA hat die Agglomeration sich für das Szenario „BFS hoch“ entschieden und das 2013 gemessene Verhältnis zwischen der Agglomeration Freiburg und dem Kanton beibehalten (neuste erhobene Daten zum Zeitpunkt der Berechnungen⁷). Laut diesem Verhältnis umfasst die Agglomeration rund 27% der Kantonsbevölkerung, wie die folgende Tabelle zeigt.

Bevölkerungsstand 2013 gemäss Daten des Amtes für Statistik des Kantons Freiburg

Bevölkerung des Kantons Freiburg	297'622
Bevölkerung der Agglomeration Freiburg	80'030
Anteil der Bevölkerung der Agglomeration an jener des Kantons	-27%

Abbildung 10: Bevölkerungszahl im Kanton und der Agglomeration Freiburg 2013: Tatsächliche Anzahl und prozentuales Verhältnis

Ergebnisse der Berechnung der Bevölkerungsprognose

Wendet man das konstante Verhältnis zwischen der Agglomeration und dem Kanton auf das hohe Szenario des BFS an, erhält man eine Bevölkerungsprognose für die Agglomeration Freiburg bis 2030 von rund 96'000 Einwohnern (vgl. Abbildung 11). Dies entspricht einem Anstieg von rund 16'000 Einwohnern gegenüber 2013 (+20%).

Bevölkerungsprognose der Agglomeration gemäss Szenario BFS hoch mit konstantem Verhältnis

	2010	2015	2020	2025	2030
Schweiz (Daten BFS hoch)	7878499	8329245	8765482	9172560	9'532'968
Kanton Freiburg (Daten BFS hoch)	277'934	301'638	322'240	340'771	356'826
Agglomeration Freiburg (Prognose)	-	81'442	87'005	92'008	96'343

Abbildung 11: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario «BFS hoch, konstantes Verhältnis»

Rechtfertigung der Hypothese und der Methode

Folgende Gründe rechtfertigen das Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis Agglomeration-Kanton“ für das AP3:

- Gemäss der Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung, die durch das BFS⁸ auf Basis der beobachteten Entwicklung der vergangenen zehn Jahre auf Stufe Schweiz und Kantone berechnet wurden, wird für den Kanton Freiburg in den nächsten zehn Jahren (2015-2024) das schweizweit

7 — Daten des Amtes für Statistik des Kantons Freiburg: Statistisches Jahrbuch 2014 und Gemeindeporträts

8 — Die letzte Aktualisierung erfolgte am 28. Mai 2015.

höchste Bevölkerungswachstum erwartet. Für das AP3 ist die Wahl des hohen Szenarios unter den drei Szenarien des BFS also angemessen.

- Das reale Wachstum der Agglomeration Freiburg in den letzten Jahren, linear projiziert bis 2030 (Anwendung der jährlichen Wachstumsrate 2000-2013 für die Periode 2013-2030, Hypothese eines stabilen Wachstums, vgl. Kapitel 3.4.1), ist höher als das Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis“ (vgl. Abbildung 12). Dieses Szenario ist also gerechtfertigt. Ausserdem übertrifft die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Freiburg die Prognosen des hohen Szenarios des BFS bereits ab 2010 und bis und mit 2015.
- In diesem Szenario wird von einem gleichbleibenden Verhältnis zwischen der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg und dem Kanton ausgegangen. Dies erfordert eine einheitliche räumliche Verteilung des Bevölkerungswachstums im Kanton.

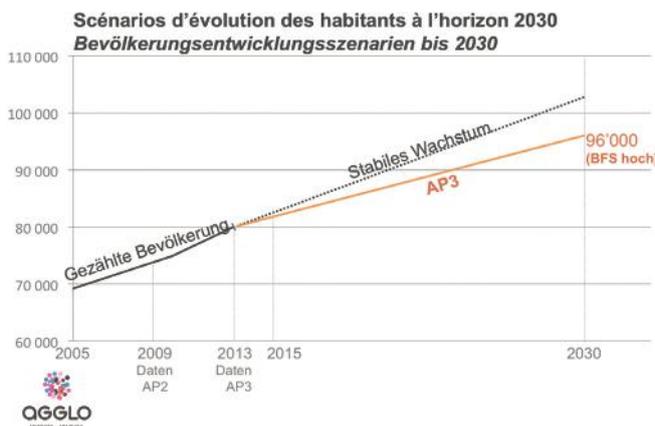


Abbildung 12: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario «BFS hoch, konstantes Verhältnis»

3.6.2 — Szenario „Aufnahmekapazität“

Das zweite Szenario, das die Agglomeration im AP3 für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 erarbeitet hat, stützt sich auf eine Aktualisierung der effektiven Aufnahmekapazität der im AP2 identifizierten Siedlungsflächen. Dabei wurden nur die Flächen berücksichtigt, die innerhalb der im Strategiebericht zum AP2 von 2013 definierten Siedlungsgrenzen (mit einigen bereits in diesem Bericht vorgesehenen Anpassungen) liegen. Diese Flächen und Siedlungsgrenzen basierten nämlich bereits auf Elementen wie der Koordination Siedlungsentwicklung - Verkehr - Landschaft, strategischen

und föderativen Siedlungsentwicklungsprojekten sowie dem Fortbestand der hauptsächlichlichen Natur- und Landschaftsräume.

Ausserdem war diese Methode bereits im AP2 das Ergebnis eines mit den kantonalen und kommunalen Behörden abgestimmten und politisch konsolidierten Vorgehens. Insbesondere waren die Entwicklungsflächen mit den Gemeinden überprüft worden. Die heutigen und wünschenswerten Dichten der Entwicklungsflächen sowie die Machbarkeitskoeffizienten wurden ihrerseits durch das BRPA überprüft und validiert. Schliesslich wurden die resultierenden Aufnahmekapazitäten durch die Gemeinden überprüft. Auf dieser Grundlage hat die Agglomeration beschlossen, für das AP3 diesen Weg weiter zu verfolgen: Die Berechnungsmethode wird im Folgenden zusammengefasst.

Anzumerken ist, dass das Einwohnerpotenzial übernommen wurde, welches bereits im Rahmen von laufenden Projekten in der Agglomeration (neue Zonen, Verdichtung oder Regeneration) ermittelt wurde. Diese Projekte haben eine gewisse Reife erreicht und verfügen daher über Zahlen, die bereits im Rahmen spezifischer Studien technisch und politisch konsolidiert wurden.

Identifikation der Entwicklungsflächen innerhalb der Siedlungsgrenzen

Die Entwicklungsflächen des AP2 wurden anhand der inzwischen erfolgten Entwicklungen (Stand Januar 2015) für das AP3 angepasst.

Drei Flächenkategorien wurden identifiziert:

- Die im Zonennutzungsplan (ZNP) der Gemeinden offiziell genehmigten Bauzonen. Dabei wurde unterschieden zwischen Verdichtungsflächen (die ein besonderes Umbau- und Verdichtungspotenzial aufweisen) und den Flächen mit stabilem Wachstum (die ein geringeres Potenzial aufweisen und für die ein durchschnittlicher minimaler Verdichtungsgrad von 10% gegenüber der bestehenden Siedlung berücksichtigt wird).
- Die von den Gemeinden bei der Revision ihrer Zonennutzungspläne vorgesehenen Bauzonen, bei denen die öffentliche Auflage bereits durchgeführt wurde.
- Die Erweiterungsflächen, die von den Gemeinden im Gemeinderichtplan (GemRP) als Reserven für künftige Siedlungserweiterungen bestimmt wurden und die zur Landwirtschaftszone gehören, solange das Einzonungsverfahren nach Art. 77 ff. RPBG nicht lanciert und abgeschlossen wurde. Der GemRP ist ein verbindliches Dokument für die kantonalen und kommunalen Behörden, hat jedoch keine zwingende Wirkung für Privatpersonen.

Definition der wünschenswerten GFZ⁹ und der Machbarkeitskoeffizienten

9 – Geschossflächenziffer definiert durch die Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB).

Wünschenswerte Dichten und Nutzungen je nach Erschliessung durch den öV sowie morphologische und landschaftliche Qualitäten der Umgebung wurden in Übereinstimmung mit den Typologien und Siedlungsdichten in der Nähe der Bahnhöfe und Bahnhaltestellen sowie der strukturierenden Achsen des städtischen öV definiert. So wurde der Rahmen für die Verdichtung auf der Grundlage der zukünftigen Realität der Agglomeration neu definiert, wobei die Strukturen und Typologien des heutigen Siedlungsgebiets berücksichtigt und differenzierte Machbarkeitskoeffizienten für die Realisierung des theoretischen Verdichtungspotenzials vergeben wurden.

Diese Machbarkeitskoeffizienten für einen Zeitraum von 15-20 Jahren wurden anhand der heutigen oder zukünftigen Typologien des Siedlungsgebiets und des Standorts in Bezug auf die Erschliessung durch die Eisenbahn und den strukturierenden öV definiert¹⁰.

Definition der wünschenswerten zukünftigen Nutzung

Um die notwendigen Informationen für die Berechnung der Aufnahmekapazität von Einwohnern zu vervollständigen, wurde die wünschenswerte zukünftige Nutzung jeder Fläche berücksichtigt (Wohnzone, Arbeitszone, Mischzone mit einem Anteil Wohnen und einem Anteil Arbeit). Die Schätzung der berücksichtigten Flächen belief sich für die Wohnzone auf 50m² pro Einwohner, auf 30m² für einen Arbeitsplatz im hochwertigen Dienstleistungsbereich und auf bis zu 300m² für einen Arbeitsplatz in der Logistik.

Ergebnis der Berechnung der Aufnahmekapazität

Das Potenzial wird berechnet, indem der Dichteunterschied zwischen dem wünschenswerten Zustand 2030 und der GFZ 2011 mit dem Machbarkeitskoeffizienten multipliziert wird (Berechnung des AP2). Anschliessend wird eine Aktualisierung gemäss dem Stand der Projekte im Jahr 2015 vorgenommen.

Diese Berechnungen kommen für das AP3 zum folgenden Ergebnis: ein Anstieg um rund 28'000 Einwohner ab 2013 (+ 35 %), was ein Total von erwarteten 108'000 Einwohnern in der Agglomeration im Jahr 2030 bedeutet.

Diese Ergebnisse stimmen auch mit den Resultaten eines Raum+-Ansatzes¹¹ überein, den die Agglomeration in Auftrag gegeben hat. Dieser Ansatz besteht darin, die Siedlungsflächenreserven anhand von quantitativen und qualitativen Methoden zu erheben, um anschliessend die Siedlungsentwicklung nach innen gezielt aktivieren und fördern zu können.

Die räumliche Darstellung dieser Resultate wird in der Karte in Anhang 4 gezeigt.

10 – Die vorgeschlagenen Machbarkeitskoeffizienten basieren auf einem vom Kanton Zürich entwickelten Modell (Quelle: die in den 1990er Jahren vom kantonalen Raumplanungsamt veröffentlichten Hefte „Raumbeobachtung“). Sie wurden an den spezifischen Kontext der Agglomeration Freiburg angepasst.

11 – „Raum+ Agglomeration Freiburg“, Siedlungsflächenreserven für eine Siedlungsentwicklung nach innen, ETH Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, Schlussbericht, Februar 2016

Rechtfertigung des Szenarios und der Methode

Folgende Gründe rechtfertigen das Szenario „Aufnahmekapazität“ für das AP3:

- Es wurde sowohl auf fachlicher Ebene (Methode) als auch hinsichtlich der Ergebnisse im Rahmen des AP2 mit den kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und abgestimmt. Zur Zeit des AP2 hatte es auch keine Bemerkungen des Bundes hervorgerufen.
- Es erwartet ein höheres Wachstum als das erste Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis Agglomeration-Kanton“ und als die Projektion eines stabilen Wachstums (Anwendung der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate 2000-2013 auf den Zeitraum 2013-2030). Es geht nämlich davon aus, dass die Rolle der Agglomeration Freiburg als wichtiges Zentrum nicht nur für den ganzen Kanton, sondern auch im schweizerischen Städtenetz, konsolidiert und verstärkt wird. Die Agglomeration sollte also eine treibende Rolle spielen und eine stärkere Bevölkerungsentwicklung aufweisen als die ländlicheren oder dezentraleren Regionen des Kantons.

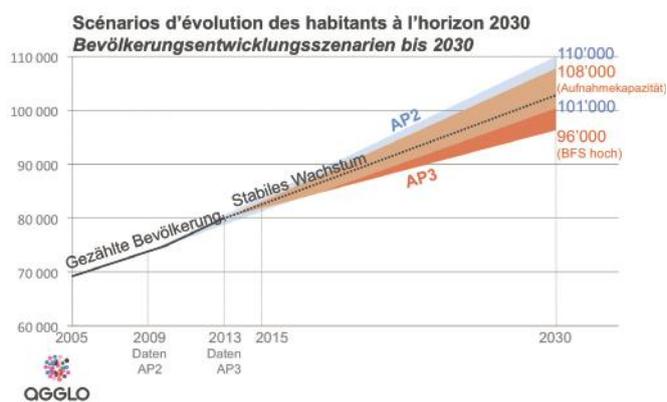


Abbildung 14: Bandbreite der 2030 erwarteten Bevölkerung der Agglomeration gemäss AP3

Im Vergleich zu den im AP2 festgelegten quantitativen Zielen (blau in der Abbildung) liegt die Bandbreite der Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung des AP3 (orange) leicht niedriger, wobei auch das Maximum und das Minimum niedriger sind. Ausserdem ist die Bandbreite in Bezug auf die Projektion eines stabilen Wachstums (schwarz) sehr zentriert.

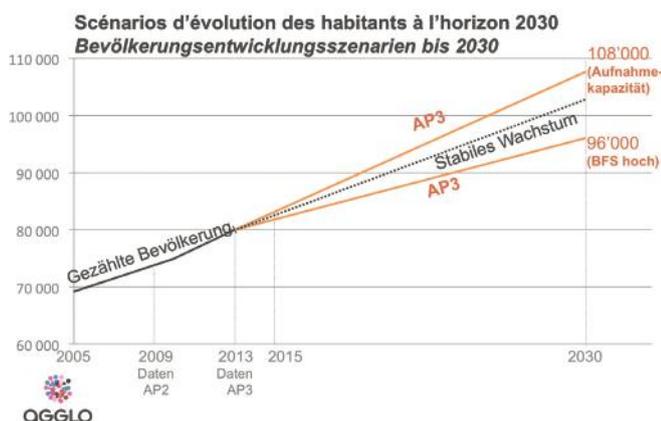


Abbildung 13: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario «Aufnahmekapazität»

Voraussichtlich garantiert die untere Grenze des AP3 - das Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis Agglomeration-Kanton“ (96'000 Einwohner) - die Konformität mit den zu-künftigen quantitativen Analysen des kantonalen Richtplans, der sich sehr wahrscheinlich auch auf das Szenario BFS hoch stützen wird. Diese Prognose geht aus einer Vision der kantonalen Entwicklung hervor, die eine einheitliche Verteilung des Wachstums zwischen der Agglomeration und den anderen Regionen des Kantons vorsieht. Dies vorausgesetzt, liegt der Wert von 96'000 Einwohnern unter der linearen Wachstumsprognose und den im AP2 definierten und vom Staatsrat validierten quantitativen Zielen.

Ferner liegt auch die Obergrenze gemäss Szenario „Aufnahmekapazität“ mit ihren 108'000 Einwohnern unter dem vom AP2 vorgesehenen Maximum, das in diesem Rahmen vom Staatsrat validiert wurde. Dieses Szenario sieht eine Stärkung des demografischen Gewichts der Agglomeration gegenüber dem Rest des Kantons vor. Es basiert auf der Idee, die Rolle der Agglomeration als wichtiger Standort im Schweizer Städtenetz zwischen dem Genferseebecken und der Landeshauptstadt Bern zu konsolidieren und zu verstärken. Obwohl diese Idee dem revidierten RPG entspricht (dank der ausgezeichneten Anbindung der Agglomeration an den öffentlichen Verkehr insbesondere Artikel 3 Absatz 3), kann die Vereinbarkeit mit der Revision des kantonalen Richtplans zu diesem Zeitpunkt nicht garantiert werden.

3.6.3 — Schlussfolgerung: 16'000-28'000 zusätzliche Einwohner

Auf der Grundlage der in den vorangehenden Unterkapiteln aufgezeigten Analysen hat die Agglomeration entschieden, sich im Rahmen der Fortführung des AP3 auf eine Bandbreite für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 zu stützen (vgl. Abbildung 14).

Die untere Grenze der Bandbreite basiert auf dem Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis Agglomeration-Kanton“, das +16'000 Einwohner ab 2013 (+20 %) bei einem Total von 96'000 Einwohnern entspricht.

Die obere Grenze der Bandbreite stützt sich auf das Szenario der effektiven „Aufnahmekapazität“, das +28'000 Einwohner ab 2013 (+35 %) bei einem Total von 108'000 Einwohnern entspricht.

3.7 – Prognosen für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2030

3.7.1 – Szenario „Aufnahmekapazität“ 24'000 zusätzliche Arbeitsplätze

Vorab ist in Erinnerung zu rufen, dass Prognosen zur Arbeitsplatzentwicklung von zahlreichen nicht kontrollierbaren sozio-ökonomischen Faktoren abhängig sind. Im Unterschied zu den Bevölkerungsszenarien erstellen weder der Kanton noch das BFS solche Prognosen, auf die sich die Agglomeration hätte stützen können.

Daher hat die Agglomeration entschieden, die bereits im AP2 berechnete „Aufnahmekapazität“ der Flächen, die Arbeitszonen aufnehmen sollen, zu aktualisieren. Die Methode entspricht dabei jener für die Berechnung der Flächen, die Einwohner aufnehmen sollen (vgl. Kapitel 3.6.2). Dazu werden die Entwicklungsflächen innerhalb der Siedlungsgrenzen identifiziert, die wünschenswerten GFZ und die Machbarkeitskoeffizienten bestimmt und die wünschenswerten zukünftigen Nutzungen festgelegt. Anschliessend wird das Potenzial berechnet, indem der Dichteunterschied zwischen dem wünschenswerten Zustand 2030 und dem Stand Anfang 2015 genommen und mit dem Machbarkeitskoeffizienten multipliziert wird. Anzumerken ist, dass bei laufenden Projekten in der Agglomeration, die über im Rahmen spezifischer Studien technisch und politisch konsolidierte Zahlen verfügen, das darin ermittelte Potenzial an Arbeitsplätzen verwendet wurde.

Die Berechnungen ergeben eine Zunahme von rund 24'000 Arbeitsplätzen ab 2012 (letzte erhobene Daten) auf ein Total von 85'000 Arbeitsplätzen im Jahr 2030 (+ 39 %). Diese Schätzung liegt deutlich über den im AP2 veranschlagten 65'000 Arbeitsplätzen bis 2030. Die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration wurde im AP2 unterschätzt, da bereits 2012 rund 60'000 Arbeitsplätze gezählt wurden.

Die räumliche Darstellung dieser Resultate wird in der Karte in Anhang 4 gezeigt.

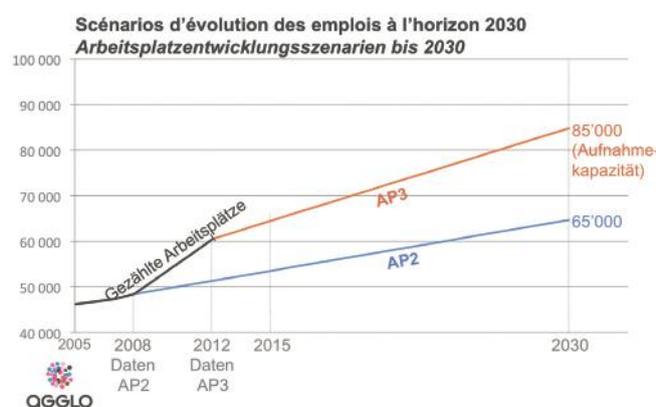


Abbildung 15: 2030 erwartete Arbeitsplätze der Agglomeration gemäss AP3

Rechtfertigung des Szenarios und der Methode

Folgende Gründe rechtfertigen das Szenario „Aufnahmekapazität“ für die Arbeitsplätze:

- Es wurde sowohl auf fachlicher Ebene (Methode) als auch hinsichtlich der Ergebnisse im Rahmen des AP2 mit den kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und abgestimmt. Zur Zeit des AP2 hatte es auch keine Bemerkungen des Bundes hervorgerufen.
- Im AP2 wurde die wirtschaftliche Entwicklung unterschätzt und ein Wachstum für 2030 prognostiziert, das heute schon praktisch erreicht ist.
- Angesichts des grossen Drucks auf die Grundstücke durch Promotoren, die (rentableren) Wohnraum bauen wollen, ist eine Stärkung der Wirtschaftszonen im Kantonszentrum nötig, um eine „Schlaf Agglomeration“ zu vermeiden. Das Szenario „Aufnahmekapazität“ stützt sich auf ein bereits bestehendes Potenzial in der Agglomeration und erlaubt es, die möglichen Arbeitsplätze bis 2030 zu quantifizieren.

3.8 – Herausforderungen, Risiken und Chancen der Agglomeration

Diese Wachstumsprognosen zeigen die Dynamik der Agglomeration Freiburg. Dadurch kann sie weiterhin eine treibende Rolle hinsichtlich der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung für den ganzen Kanton Freiburg spielen und ihre Position im schweizerischen Städtenetz verstärken.

Die wichtigste Herausforderung für die Zukunft ist zweifellos die Anerkennung dieser Rolle durch die Behörden auf allen Stufen. Dies betrifft natürlich den Kanton, aber auch die Agglomeration und ihre Mitgliedsgemeinden, denn die sich stellenden Herausforderungen sind komplex und machen es nötig, „Agglo-orientiert zu denken und zu handeln“.

Die erste Konsequenz der für 2030 erwarteten zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze in der Agglomeration von 16'000-28'000 bzw. 24'000 ist nämlich, dass diese auf einem räumlich abgegrenzten Gebiet angesiedelt werden müssen, wenn man die urbane Zersiedelung einzugrenzen und die beschränkte und nicht erneuerbare Ressource Boden bewahren will. Dies erfordert eine Verdichtung und eine Logik des kürzesten Weges, sodass die Benutzer zu Fuss und per Velo zu den Dienstleistungsangeboten, den öffentlichen Räumen, den Bushaltestellen usw. gelangen können. Allerdings muss die Verdichtung unbedingt von einer Erhöhung der Lebensqualität begleitet werden, die vor allem von öffentlichen Grünzonen mit einer reichen Artenvielfalt geboten wird.

Die Dominanz des Autos bei der Fortbewegung führt heute schon zu einer Überlastung des Strassennetzes (vgl. Kapitel 3.3). Mit dem bis 2030 geschätzten Wachstum und ohne eine echte Strategie zur Kontrolle der Mobilität droht sich die Lage noch zu verschlimmern. Die Folgen sind absehbar: noch mehr Stau auf den Strassen, die Autofahrer gelangen nicht rechtzeitig ans Ziel oder müssen ihr Heim noch früher verlassen, um

pünktlich an der Arbeit zu sein, die öffentlichen Verkehrsmittel weisen laufend Verspätungen auf und die Sicherheit für die Velos wird ebenfalls beeinträchtigt. Die Zeitverluste würden sich natürlich auch negativ auf die Wirtschaft auswirken.

Andere bestehende Mängel (vgl. Kapitel 3.3) bei der Planung der Siedlungsentwicklung nach innen (Neuausrichtung der Entwicklung gemäss RPG) sowie das Fehlen einer gemeinsamen Vision und einer koordinierten Siedlungsentwicklungsstrategie zwischen den Gemeinden wirken sich negativ auf die Landwirtschaftsgebiete und die Landschaft aus und verhindern die Einführung einer koordinierten Mobilitätsstrategie.

Angesichts der erwarteten 16'000 - 28'000 zusätzlichen Einwohner und 24'000 zusätzlichen Arbeitsplätze besteht der wichtigste Handlungsbedarf des AP3 daher in der Entwicklung eines globalen Raumkonzepts für die Agglomeration Freiburg, in dem die Bereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft koordiniert und damit der Mehrwert und die Qualität der städtebaulichen Massnahmen gewährleistet werden sollen.

Partizipatives Verfahren, Vision und Ziele des AP3

4.1 – Partizipative Workshops, lokale Besichtigungen und bilaterale Sitzungen mit den Gemeinden

Die Agglomeration hat entschieden, bei der Erarbeitung des AP3 die verschiedenen betroffenen Akteure eng in die Projektgestaltung miteinzubeziehen. Dieser Entscheid entspricht insbesondere im Rahmen dieses Projekts einem von diesen Akteuren mehrfach geäusserten Bedürfnis.

Daher hat die Agglomeration in mehreren entscheidenden Phasen des Projekts ein partizipatives Verfahren in Form von Workshops lanciert. Diese bezweckten einerseits, das AP3 mit Inputs der verschiedenen Akteure zu bereichern, damit eine Vielfalt von Sichtweisen zur Geltung kommt. Andererseits sollte auch eine Zustimmung rund um das Projekt herum sichergestellt werden. Auch soll für einen roten Faden zu den Erfahrungen des AP2 gesorgt werden, damit die erforderlichen Lehren daraus im Hinblick auf das AP3 gezogen werden können.

Fünf Workshops wurden in den entscheidenden Projektphasen organisiert: während der Planungsphase, insbesondere mit einem Feedback zum AP2 und der Lancierung des AP3, in der Phase der Erarbeitung der Konzepte und Strategien sowie in der Abschlussphase mit einem Feedback zu den vorgeschlagenen Massnahmen. Von den fünf Workshops wurden drei als Gesamtwshops nach der Methode der grossen Gruppen und zwei Workshops nur mit der KRRM durchgeführt (vgl. Abbildung 16).

Die Projektleitung (technisches Büro der Agglomeration) hat den ganzen Prozess organisiert. Für die Moderation der Workshops hat sie sich an ein spezialisiertes Büro gewandt¹². Zu den Gesamtwshops eingeladen wurden Vertreter der verschiedenen Einheiten der Agglomeration (Rat, Vorstand, beratende Kommissionen), der Gemeinden, der kantonalen Dienste, der Oberämter, des öV-Unternehmens sowie der verschiedenen gemeinnützigen Vereine im Bereich der Mobilität und des Umweltschutzes.

Anlässlich eines Workshops mit der KRRM (21. Mai 2015) verlangten die Mitglieder eine bessere politische Konsolidierung des Projektes. Bei diesen Mitgliedern handelt es sich um die für die Raumplanung zuständigen Gemeinderäte der zehn Mitgliedsgemeinden sowie um Vertreter der jeweiligen Fachdienste. Daher hat die Agglomeration beschlossen, zusätzlich zu den partizipativen Workshops lokale Besichtigungen (Besuche vor Ort) und bilaterale Sitzungen mit den Gemeinden zu organisieren, um Vorschläge zu diskutieren und die Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen.

Der Ablauf der Workshops wird im Folgenden kurz zusammengefasst. Dabei werden die wichtigsten Punkte für jede Phase und für die Besuche in den Gemeinden hervorgehoben. Die Ergebnisse der einzelnen Gesamtwshops sind auch in Form eines von der Agglomeration verfassten Berichts zusammengefasst.



Abbildung 16: Ablauf der partizipativen Workshops des AP3 in den verschiedenen Projektphasen

Gesamtworkshop vom 25./26. Februar 2015: Lancierung des Verfahrens

Dieser Workshop fand am Anfang des Verfahrens statt und bildete daher die eigentliche Lancierung des Projekts. Er ermöglichte insbesondere einen kritischen Rückblick auf das AP2 (Erwartungen und Befürchtungen) und die Festlegung der Handlungsbereiche für die Erarbeitung des AP3. Für die Festlegung der allgemeinen Ziele des Projekts und seiner grundsätzlichen Ausrichtung war er von grosser Bedeutung.

Die geäusserten Befürchtungen betrafen insbesondere die Massnahmen des AP2. Die grösste Sorge galt ihrer Finanzierung, denn die Kosten einiger Massnahmen scheinen unterschätzt worden zu sein, was die Übernahme durch die Gemeinden schwieriger macht. Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Massnahmen wurden auch erwähnt, aufgrund der Gesamtkosten, aber auch des mangelnden Reifegrades gewisser Massnahmen. Die hohe Anzahl Massnahmen behinderte zudem das Verständnis der Gesamtschau des Konzepts und die tägliche Anwendung des AP2.

Erwartet wurde vor allem, dass das Agglomerationsprogramm eine echte Kontrolle der Mobilität und der damit verbundenen Externalitäten erlaubt. Die Teilnehmer wünschten auch, dass die zehn Mitgliedsgemeinden ihre Kräfte vereinen, um die Agglomeration als regionale Einheit mit einer wichtigen Funktion für den ganzen Kanton voranschreiten zu lassen. Schliesslich wurde im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm auch die Hoffnung auf eine bessere Lebensqualität in der Agglomeration Freiburg geäussert.

Als wichtigster Handlungsbereich des AP3 wurde die Überprüfung des Raumkonzepts des AP2 und der Bedeutung der drei darin vorgesehenen Achsen bezeichnet (vgl. insbesondere Kapitel 5 weiter unten).

12 – Das Büro motiv-ch (www.motiv-ch.ch)

KRRM-Workshop vom 21. Mai 2015

An diesem Workshop konnten zum ersten Mal die Prognosen von 16'000 - 28'000 zusätzlichen Einwohnern und 24'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2030 diskutiert und als Ziele für die Planung festgelegt werden. Ausserdem wurden die daraus hervorgehenden Herausforderungen erörtert. Auch das neue Raumkonzept und die von den Auftragnehmern im Nachgang zum ersten Workshop erarbeiteten Teilstrategien wurden präsentiert und diskutiert. Ausserdem konnte die KRRM an diesem Workshop ihren Wunsch nach einer besseren politischen Konsolidierung des Projekts äussern.

Gesamtworkshop vom 17. Juni 2015: Zwischenkonferenz

In diesem Gesamtworkshop wurden die Ziele für die Bevölkerung und die Arbeitsplätze bis 2030 diskutiert. Das Raumkonzept und die Teilstrategien wurden in den Arbeitsgruppen konsolidiert, an denen alle Eingeladenen aktiv teilnahmen, um Lösungen für die verschiedenen Herausforderungen zu finden.

KRRM-Workshop vom 23. September 2015

Die Massnahmen standen im Zentrum der Diskussion. Insbesondere wurde vereinbart, die Massnahmen in erster Linie unter dem Standpunkt des Funktionierens der Agglomeration als Ganzes auszuwählen und zu priorisieren (regionale Bedeutung). So überwiegt das Kriterium der Bedeutung einer Massnahme für die Regionalentwicklung gegenüber dem Aspekt der Mitfinanzierung durch den Bund. Im Sinne einer effektiven Umsetzung des Projekts wurde die Einführung einer verpflichtenden Wirkung für bestimmte Aspekte der Massnahmenkataloge angenommen.

Gesamtworkshop vom 12. November 2015

An diesem Workshop konnte eine globale Bilanz des gesamten partizipativen Verfahrens und der Mitwirkung am AP3 gezogen werden. Der rote Faden zwischen den verschiedenen Workshops und die Auswirkungen auf den Inhalt des Projekts wurden erwähnt. Ausserdem wurde das Kriterium der regionalen Bedeutung für die Auswahl der Massnahmen und die Einführung einer verpflichtenden Wirkung für bestimmte Aspekte der Massnahmenkataloge präsentiert. Die Teilnehmer hatten die Gelegenheit, die wichtigsten Massnahmen des AP3 zu bewerten und ihre Meinung dazu zu äussern.

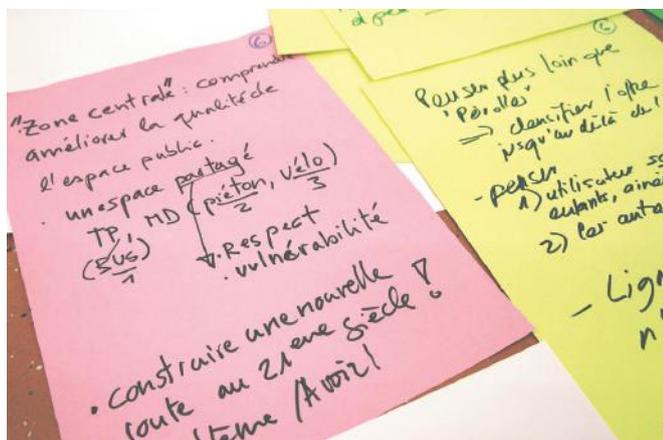


Abbildung 17: Stärken und Schwächen des AP3



Abbildung 18: Bewertung der vorgeschlagenen Massnahmen

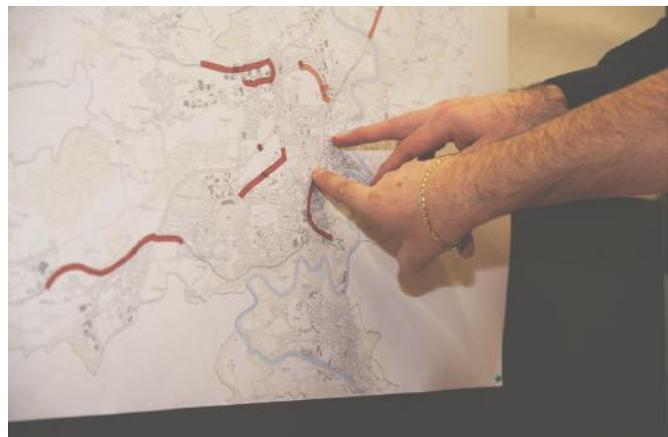


Abbildung 19: Die Schwächen lokalisieren

Lokale Besichtigungen und bilaterale Sitzungen mit den Gemeinden

Wie bereits erwähnt wurde am Workshop mit der KRRM vom 21. Mai 2015 eine bessere politische Konsolidierung des Projekts verlangt. Um dieser Forderung nachzukommen, wurden insbesondere bilaterale Sitzungen mit den einzelnen Gemeinden beschlossen. Konkret haben die Gemeinden die Projektleitung und die Auftragnehmer zwei Mal in ihren Räumlichkeiten empfangen: im Juni für das Konzept und die Strategien und im Oktober für die Massnahmen. Zudem wurden lokale Besichtigungen (Besuche vor Ort) von verschiedenen Sektoren durchgeführt. Dieser Austausch sorgte für eine bessere politische Verankerung und eine höhere Übereinstimmung zwischen dem Projekt und den verschiedenen Realitäten vor Ort sowie den Bedürfnissen der Gemeinden.

4.2 – Vision und hauptsächliches Planungsziel des AP3

In den partizipativen Workshops wurden die Herausforderungen im Zusammenhang mit den Stärken und Schwächen der Agglomeration sowie mit den Entwicklungsszenarien betreffend Bevölkerung und Arbeitsplätze ausführlich diskutiert. Eine Zukunftsvision für die Agglomeration Freiburg konnte somit abgestimmt und politisch konsolidiert werden.

Als Kantonszentrum ist die Agglomeration Freiburg bereit, ihre Rolle als treibende Kraft für die Wirtschaftsentwicklung des Kantons weiter wahrzunehmen. So verfolgt sie weiterhin die im AP2 erarbeitete Wachstumsstrategie Bevölkerung/Arbeitsplätze. Vertiefte Überlegungen haben jedoch dazu geführt, dass die Wachstumszahlen im AP3 angepasst wurden. Nun wird eine Zunahme um 16'000-28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze bis 2030 – was einem Total von 96'000-108'000 Einwohnern und 85'000 Arbeitsplätzen entspricht – erwartet und von den politischen Behörden sowie von mehreren zentralen Akteuren der Agglomeration unterstützt.

Eine grundsätzliche Neuerung seit der Erstellung des AP2 ist, dass mit dem Inkrafttreten des teilweise revidierten RPG von 2014 die-ses Wachstum in einem neuen Rechtsrahmen erfolgen muss. Mit dem RPG soll insbesondere der verschwenderische Umgang mit dem Boden und die Bodenspekulation gebremst werden. Durch die Verdichtung sorgt es für eine kompaktere Entwicklung des Siedlungsgebiets und schützt die Landschaft.

Wie können die bereits bestehenden Bauzonen verdichtet und zugleich die Lebensqualität erhalten werden? Um konkrete, abgestimmte und politisch konsolidierte Antworten zu finden, haben die Verantwortlichen der Agglomeration mehrere partizipative Workshops mit allen direkt betroffenen Kreisen organisiert. So konnten die wichtigsten Akteure ihre Überlegungen zu den Herausforderungen und Konsequenzen des gewählten demografischen Szenarios einbringen.

Dieser partizipative Ansatz hat insbesondere eine klare und kohärente Vision für die weitere Entwicklung der Agglomeration Freiburg ergeben. Angesichts des immer stärker ausgelasteten Strassennetzes und der Quartiere und Orte, die den Belastungen durch den Transitverkehr ausgesetzt sind, sind sich alle Akteure einig, dass eine Wahrung oder gar eine Verbesserung der Lebensqualität nur erreicht werden kann, wenn der motorisierte Individualverkehr gezügelt, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr hingegen gefördert werden. Bei einem proportionalen Anstieg der Bevölkerung/Arbeitsplätze und des motorisierten Individualverkehrs wäre das System bis 2030 nicht funktionsfähig.

Folglich setzt die Mobilitätsstrategie auf eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des MIV für alle neuen Bewegungen, die durch das erwartete Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum entstehen werden. Sie zielt darauf ab, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Agglomeration bis 2030 zu verringern. Dieses Ziel soll erreicht

werden, indem man den MIV in den Griff kriegt, durch die Umsetzung der überkommunalen Parkplatzpolitik, durch den Ausbau des ÖV, die Priorisierung des ÖV auf dem Strassennetz sowie die Einrichtung von Langsamverkehrsinfrastrukturen, die es ermöglichen, kurzen Weges insbesondere zwischen Bahnhöfen, öffentlichen Freiräumen, Wohnquartieren und Arbeitsplätzen zu Fuss und mit dem Velo zurückzulegen.

Verdichtung bedeutet auch mehr Menschen in einem beschränkten Raum. Neben der Kontrolle des Verkehrs ist daher auch ein weiterer starker Schwerpunkt auf die Qualität der Siedlungsentwicklung zu legen. Der Ansatz „mehr Lebensqualität für mehr Menschen“ verlangt wesentliche Investitionen, damit die Agglomeration ihre Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort bewahren kann. Voraussetzungen dafür sind eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität der Quartiere und Bauten, die Aufwertung von Strassenräumen sowie ein Netz von öffentlichen Grünzonen mit einer reichen Artenvielfalt in der Nähe der Wohngebiete.

Die Vision 2030 für die Raumentwicklung der Agglomeration Freiburg kann wie folgt zusammengefasst werden:

„Die Agglomeration Freiburg verstärkt die Rolle des regionalen Motors, indem sie innerhalb des Siedlungsgebiets 16'000-28'000 neue Einwohner aufnehmen, 24'000 Arbeitsplätze schaffen, die daraus erwachsende Mobilität dank der Logik des kürzesten Wegs bewältigen und eine grosse Lebensqualität gewährleisten wird.“

Die Vision 2030 dient als Grundlage für die Hauptziele, die Umsetzungsstrategien und die Massnahmen des AP3. Als Überbau eines gesamthaften Analyse- und Aktionssystems hilft sie den Gemeinden, ihre eigene Raumplanung in einen regional konzertierten Rahmen zu stellen, ganz nach dem Motto: „Agglo-orientiert denken und handeln“.

Hauptziele:

Rolle im kantonalen Kontext

- Konsolidierung und Verstärkung der Rolle der Agglomeration als wichtiger Standort im Schweizer Städtenetz.
- Stärkung eines bipolaren Agglomerationszentrums im Kanton und in seinen verschiedenen Sprachregionen.
- Garantie der nachhaltigen Entwicklung der Agglomeration und der bestehenden Siedlung.

Siedlungsentwicklung

- Lenkung des erwarteten Bevölkerungswachstums durch gezielte, hochwertige Verdichtung in der Logik des kürzesten Weges.
- Förderung der Qualität und der Vielfalt der städtischen Atmosphären.

Mobilität

- Entwicklung eines städtischen Mobilitätssystems, das auf die demografische und ökonomische Entwicklung abgestimmt ist.
- Verbesserung der regionalen Erschliessung bei gleichzeitiger Senkung der mobilitätsbedingten, verkehrsträgerabhängigen Immissionen.
- Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs für Fahrten innerhalb der Agglomeration.
- Veränderung der Verhaltensweisen im Bereich der Mobilität.

Natur und Landschaft

- Verbesserung der Lebensqualität für Einwohner / Beschäftigte dank Förderung erstklassiger offener Flächen auf öffentlichem und privatem Grund.
- Förderung der Biodiversität im und um das Siedlungsgebiet.

Im partizipativen Verfahren wurden auch Handlungsbereiche skizziert, um diese Ziele zu erreichen:

- eine Agglomeration als Region entwickeln, statt 10 Gemeinden separat,
- das Raumkonzept des AP2 und die Bedeutung der drei damit verbundenen Achsen überprüfen,

- durch die Reduktion der Anzahl Massnahmen (Auswahl gemäss dem Kriterium der regionalen Bedeutung) und durch die Einführung eines verpflichtenden Charakters für die Ziele und die Aufgabenverteilung eine effektive Umsetzung anstreben.

Auf dieser Grundlage hat die Agglomeration ein Raumkonzept erarbeitet, das die räumliche Vision für die Zukunft verkörpert. Aus diesem werden die in den folgenden Kapiteln beschriebenen Teilstrategien der Bereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft abgeleitet.

Raumkonzept

5.1 – Einführung und roter Faden

Das Raumkonzept ist die räumliche Darstellung der Vision der Agglomeration für ihre Zukunft bis 2030. Es wird vollständig in den Strategiebericht des AP3 als verbindlichen Inhalt für die Behörden übernommen (Texte und Karten), mit den Teilstrategien Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft.

In diesem Kapitel des erläuternden Bericht - der keine verpflichtende Wirkung hat - werden die verschiedenen von der Agglomeration für ihr Raumkonzept gewählten Optionen nur zusammengefasst und begründet. Das Konzept wird hier nicht vollständig wiedergegeben, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden.

Wie das AP2 soll auch das AP3 die Lebensqualität steigern und den MIV bewältigen und dabei die Rolle der Agglomeration als Treibkraft für die kantonale Entwicklung stärken. Um den im ersten partizipativen Workshop vom 25. und 26. Februar 2015 geäußerten Bemerkungen Rechnung zu tragen wurde das Raumkonzept danach vervollständigt.

Die allgemeinen Planungsziele des AP3 gewährleisten die Kontinuität zum AP2. Letztes sah eine kompakte Agglomeration (Freiburg, Villars-sur-Glâne, Givisiez und Granges-Paccot) vor, die durch drei städtische Achsen, welche das Stadtzentrum durchqueren, strukturiert wird:

- die Achse „öffentliches Leben“ zwischen Portes-de-Fribourg und der Pérolles-Ebene, mit einer Erweiterung bis Marly (orange in Abbildung 20),

- die „städtische Hauptachse“ zwischen Schönberg und Les Dailles (blau),
- die Achse „der dynamischen Zukunft“ zwischen dem Bahnhof Freiburg und der Zentralität von Givisiez, mit Ausweitung in die Arbeitszone (violett).

Diese drei Achsen waren strukturierend sowohl für die Siedlungsentwicklung (Konzentration der Quartiere mit hohem demografischen und wirtschaftlichen Gewicht) als auch für den städtischen Verkehr (alle Arten) und die Landschaft: sie wurden von Norden und Westen durch durchgehende Landschaftsgebiete voneinander getrennt und die Saane begleitete die Achse des öffentlichen Lebens auf ihrer ganzen Länge. So garantierten die drei strukturierenden Achsen die Präsenz der grossen Landschaftsräume der Agglomeration bis in ihr Zentrum im Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt von Freiburg.

Die drei Achsen sahen unterschiedliche städtische Identitäten und Charaktere vor, während die Gemeinden ausserhalb der Achsen als „Siedlungsentwicklung ausserhalb der kompakten Agglomeration“ klassiert wurden. Jedoch haben gerade die Bedeutung und die Identitäten dieser drei Achsen sowie der „Ausschluss“ der Gemeinden des Agglomerationsgürtels (grau in Abbildung 20) in den partizipativen Workshops zahlreiche Fragen und Bemerkungen hervorgerufen. So hatten die Teilnehmer der Workshops Mühe, sich mit der räumlichen Vision, die durch die Achsen „öffentliches Leben“, „Städtische Hauptachse“ und „dynamische Zukunft“ konkretisiert wurde, zu identifizieren.

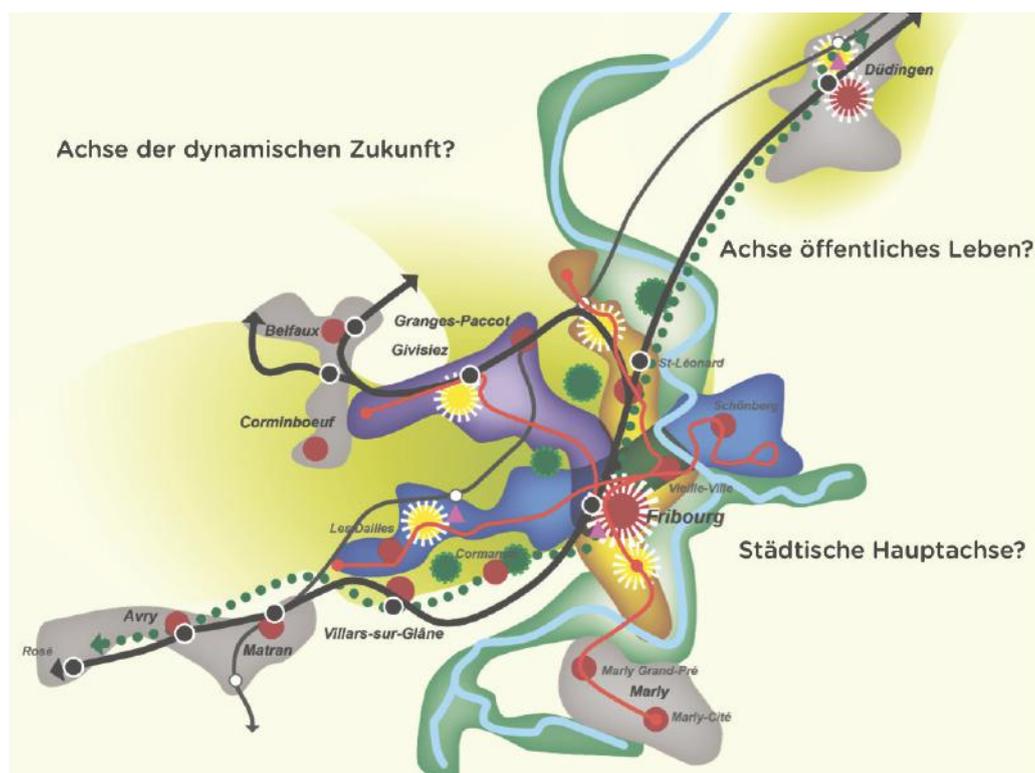


Abbildung 20: Globales Raumkonzept des AP2, mit seinen drei strukturierenden Achsen, das in den partizipativen Workshops in Frage gestellt wurde

5.2 – Zusammenfassung des Konzepts

Angesichts des Vorangehenden wurde das Raumkonzept neu bewertet, wobei der im AP2 vorgezeichneten Logik gefolgt wurde. Der Anpassung der in den Workshops aufgezeigten negativen Punkte sowie den in Kapitel 4.2 festgelegten Ziele wurde dabei besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

5.2.1 – Siedlungsentwicklung

Bipolare Agglomeration mit Achsen, welche die Gemeinden des Agglomerationsgürtels integrieren

Das Raumkonzept hat sich in Richtung einer bipolaren Agglomeration weiterentwickelt, die aus dem Kantonszentrum und dem Regionalzentrum Sensebezirk besteht und funktionale Achsen aufweist, die auch die Gemeinden des Agglomerationsgürtels integrieren (vgl. Abbildung 21). Diese Achsen sind als Einzugsgebiete für die Gestaltung der Siedlungsentwicklung, der Mobilität und von Natur und Landschaft zu verstehen.

Das Kantonszentrum ist um fünf Achsen strukturiert, die von den Gemeinden des Agglomerationsgürtels bis zum Stadtzentrum reichen und beim Bahnhof Freiburg aufeinander treffen, der - wie im Rahmen des AP2 - einen wahren multifunktionalen Dreh- und Angelpunkt darstellt. Der städtische Charakter und die Kompaktheit der bestehenden Siedlung nehmen vom Agglomerationsgürtel bis zum Dreh- und Angelpunkt zu. Düringen ist ein regionales Zentrum, das mit dem Kantonszentrum integriert ist und sowohl auf der Ebene der Identität als auch im Verkehrsbereich (für alle Verkehrsträger) gute Verbindungen zu diesem aufweist. Es bildet für sich eine sechste Achse.

Das kantonale und das regionale Zentrum werden räumlich durch eine Natur- und Freizeitzone verbunden (Saane, Düringer Möser), die nicht besiedelt werden darf.

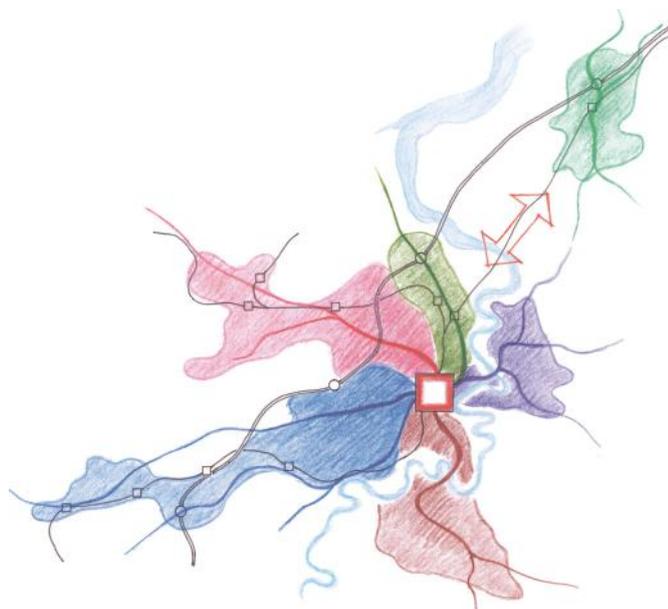


Abbildung 21: Entwicklung des Konzepts mit einer bipolaren Agglomeration und sechs funktionalen Achsen, welche die Gemeinden des Agglomerationsgürtels integrieren

Siedlungserneuerung und Verdichtung

Das Raumkonzept sieht vor, dass das Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze bis 2030 zwingend innerhalb des Siedlungsgebiets erfolgen muss, damit der Boden geschützt wird. Daher muss die Siedlungsentwicklung in erster Linie innerhalb der bestehenden (bebauten und unbebauten) Bauzonen erfolgen und gemeindeübergreifend mit der Verkehrsplanung koordiniert werden. Zudem ist bei allen Verdichtungsvorhaben die städtebauliche Qualität zentral und untrennbar damit verbunden. Die Achsen bilden die grundlegenden funktionalen Einheiten für die Verdichtungsvorhaben.

Gemeindeübergreifender Ansatz für die Siedlungsentwicklung pro Achse

Ein Ansatz pro Achse wird vorgeschlagen, mit einer integrierten und koordinierten Behandlung jedes Bereichs - Siedlungsentwicklung, Mobilität, Natur und Landschaft - vom Eingangstor zum Zentrum, unabhängig von den Gemeindegrenzen. Die Herausforderungen, welche die Aufnahme von zusätzlichen 16'000 - 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen mit sich bringen, die dadurch hervorgerufene Verkehrszunahme und der Erhalt der Lebensqualität und der Umwelt erfordern Massnahmen, die über die Handlungsmöglichkeiten einer Gemeinde alleine hinausgehen. Neugestaltungen im Sektor Pérolles ohne Berücksichtigung der vorhersehbaren Entwicklungen in Marly, oder die Planung von Mobilitätsmassnahmen in Villars-sur-Glâne ungeachtet der Entwicklungen in Martan würden zum Beispiel die Wirksamkeit der vorgesehenen Massnahmen beeinträchtigen.

Eine Siedlungsentwicklungsstrategie pro Achsen gewährleistet dagegen eine abgestimmte Raumplanung, unabhängig von den administrativen Grenzen. Die Einzugsgebiete oder funktionalen Räume bilden die geeigneten Einheiten, um die Teilstrategien und die erforderlichen Massnahmen zu entwickeln und zu koordinieren. Dies gilt sowohl für die Verdichtung als auch für die Verkehrsplanung oder die Förderung der Biodiversität. So stützen sich die Teilstrategien Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft alle auf einen Ansatz pro Achse, der die Kohärenz des Siedlungsraums gewährleistet, ohne jedoch die Kontinuität der Siedlungsentwicklung anzustreben.

Die sechs Achsen werden räumlich auf der Grundlage ihrer Erreichbarkeit über die hauptsächlichlichen Einfallstrassen identifiziert. So wird den gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Bevölkerung und Arbeitsplätzen (bestehend oder erwartet) und der Kontrolle des motorisierten Individualverkehrs Rechnung getragen. Folgende Achsen werden vorgeschlagen (vgl. Abbildung 22): Schönberg - Unterstadt, Marly - Pérolles, Avry - Villars-sur-Glâne, Belfaux - Givisiez, Granges-Paccot - Agy und Düringen. Die Achsen sind um Boulevards herum strukturiert.

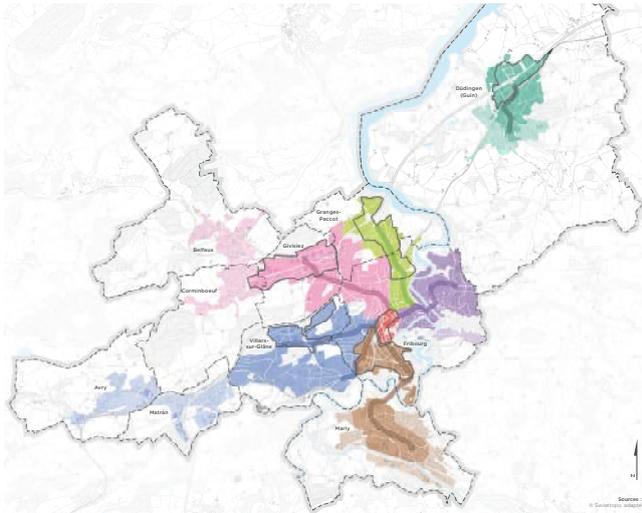


Abbildung 22: Raumkonzept des AP3 mit den Achsen (hell für den Agglomerationsgürtel und dunkel für den kompakten Perimeter), den strategischen Standorten (schwarz) und den Boulevards (dunkle farbige Linien)

Unterscheidung zwischen kompaktem Perimeter und Agglomerationsgürtel

Die Unterscheidung zwischen dem kompakten Perimeter und dem Agglomerationsgürtel basiert auf der Intensität des angestrebten (oder gegebenenfalls bereits bestehenden) städtischen Charakters des betroffenen Sektors. Sie geht aus einer Bestandsaufnahme und einer fortlaufenden Arbeit mit den Gemeinden hervor, im Rahmen derer die Übereinstimmung zwischen der mit dem Konzept verbundenen Gesamtschau und den Realitäten vor Ort gewährleistet werden soll.

Die Siedlungsdichte ist höher im kompakten Perimeter, der auch eine stärkere Präsenz und Vielfalt von Geschäften, Dienstleistungsangeboten, öffentlichen Räumen, Parks, öffentlichen Verkehrsmitteln usw. aufweist. Der kompakte Perimeter ist um Boulevards herum strukturiert, die Vektoren städtischer Intensität sind (vgl. unten). Er stellt eine Vision der „städtischen Atmosphäre“ dar, die in der Folge die Bestrebungen zur Konzentration der Einwohner, Arbeitsplätze und Funktionen leiten wird und orientiert zudem die Siedlungsarten und -formen. Im Agglomerationsgürtel hingegen ist die städtische Intensität wenig hoch und/oder die Rahmenbedingungen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung (Distanz zum Zentrum, bestehende Siedlungsarten, Erschliessung durch öv usw.) sind weniger günstig.

Mit dieser Unterscheidung soll nicht der heutige Zustand eingefroren werden. Vielmehr dient sie als Grundlage für die Strategien, damit die Steigerung von Kompaktheit und Dichte dem Umfeld und den angestrebten Zielen angepasst ist. Diese Entwicklungen müssen auch von einer Zunahme der städtischen Funktionen und Annehmlichkeiten und damit von einer höheren Qualität des Lebensraumes begleitet werden.

Boulevards als Rückgrat

Die Achsen sind rund um Boulevards angeordnet, die für Funktion, Organisation und Wahrnehmung eigentliches Rückgrat sind. Die Boulevards bestimmen die Grenzen der kompak-

ten Agglomeration (dunkle Farben in Abbildung 22) mit einer höheren Dichte und einem städtischeren Charakter. Insgesamt umfasst der kompakte Perimeter des Kantonszentrums sechs Boulevards, die sich beim Dreh- und Angelpunkt (Bahnhof Freiburg) treffen. Auch das Regionalzentrum Düdingen weist einen Boulevard auf. Es gibt also einen Boulevard pro Achse, plus einen Boulevard, der zwischen zwei Achsen liegt. Die Boulevards sollen den städtischen Charakter und die örtliche Identität stärken und das Gefühl der Zugehörigkeit zur Agglomeration als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Ort für Dienstleistungen, Begegnung und Freizeit fördern. Mit dem Ziel, die Siedlungsqualität zu steigern, muss jeder Boulevard das Verkehrssystem, die Siedlungsfunktionen, die öffentlichen Räume sowie die Natur- und Landschaftsaspekte (Pflanzungen usw.) koordiniert integrieren.

Strategische Standorte und multifunktionaler Dreh- und Angelpunkt

Für die wirtschaftliche und bevölkerungsmässige Entwicklung verfügt die Agglomeration über mehrere strategische Standorte (schwarz in Abbildung 22). Diese zeichnen sich durch ein hohes Aufnahmepotenzial aus (unbebaute Flächen, Verdichtung, Umbau), sind ausgezeichnet durch den öffentlichen Verkehr (Bahn und/oder städtische Busse) erschlossen und verfügen über eine gute Lage im regionalen und überregionalen Strassennetz. Dank ihrer Dynamik spielen diese Standorte eine tragende Rolle für die Entwicklung der gesamten Agglomeration. Gezielte Profile müssen im Rahmen einer entsprechenden Studie für jeden strategischen Sektor definiert werden, um zugleich eine Vielfalt und eine Komplementarität zu gewährleisten, die den Eigenschaften und den Stärken jedes Standorts Rechnung trägt. Dem Bahnhof Freiburg kommt dabei eine besondere Rolle zu: Er bildet den Dreh- und Angelpunkt des Systems, auf dem die Einzugsgebiete der verschiedenen Siedlungsentwicklungsachsen basieren. Daher muss besonderes Augenmerk auf seine Funktion als Schnittstelle für den gesamten öv der Agglomeration gelegt werden.

5.2.2 – Mobilität

Eisenbahnnetz 2030 als Rückgrat

Die Verkehrszunahme infolge des angestrebten Bevölkerungswachstums muss mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr aufgefangen werden.

Dabei weist das Eisenbahnnetz der Agglomeration ein bedeutendes Entwicklungspotenzial auf (vgl. Kapitel 3.2). Dieses Netz soll somit als Grundlage für den öffentlichen Verkehr der Agglomeration aufgewertet werden. Es wird die regionalen und nationalen Verbindungen mit der Agglomeration sicherstellen aber auch die Bewegungen innerhalb der Agglomeration, vom Agglomerationsgürtel ins Zentrum, entlang der jeweiligen funktionalen Achsen und zwischen dem Kantonszentrum und dem Regionalzentrum (Düdingen). Das Eisenbahnnetz bietet der Agglomeration ein solides Rückgrat, das über ihre Siedlungsgrenzen hinausgeht und ihre Rolle im Schweizer Städtenetz und auf kantonaler Ebene verstärkt. Es dient zudem als Verkehrsträger des schweren öv auf Agglomerations-ebene.

Abdeckung des Siedlungsgebiets durch ein Busnetz von städtischer Qualität

Das Raumkonzept sieht Siedlungsentwicklungsgrenzen vor, um die Zersiedelung zu bremsen. Es fordert auch die Priorisierung der Entwicklung durch Verdichtung und Umbau der bestehenden Bauzone. Da die Standorte für die Aufnahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen räumlich festgelegt und begrenzt sind, müssen sie gesamthaft mit einem angemessenen städtischen öV-Netz erschlossen werden. Mit anderen Worten muss ein Busnetz angeboten werden, welches das gesamte Siedlungsgebiet abdeckt, insbesondere die Sektoren mit hoher Siedlungsdichte und jene, die bisher unzureichend angebunden sind.

Ferner sieht das Konzept ein Busnetz mit höheren Frequenzen und Kapazitäten vor, das auch eine bessere und damit wettbewerbsfähigere Beförderungsgeschwindigkeit aufweist. So soll für Bewegungen innerhalb der Agglomeration ein konkurrenzfähiges Angebot zum Auto geschaffen werden.

Gemäss dem Ansatz der „Einzugsgebiete“ sollen im Herzen der dichten Siedlungsgebiete und auf den historischen Strassenachsen der Agglomeration, die bislang dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten waren, Hauptachsen für den Busverkehr geschaffen werden. Ein Netz von Tangentialbuslinien ergänzt das System.

Strukturierende Langsamverkehrsverbindungen (TransAgglo)

Die TransAgglo – eine LV-Verbindung, welche die Agglomeration von Süd-Westen nach Nord-Osten durchquert – ist eine Errungenschaft des AP2, deren Umsetzung für das AP3 prioritär bleibt. Diese Route verbindet die Siedlungsentwicklungsachsen Avry – Villars-sur-Glâne und Düdingen und führt dabei durch das Stadtzentrum und durch Agy.

Wenn man die TransAgglo des AP2 in die verschiedenen durch die funktionalen Achsen dargestellten Einzugsgebiete einfügt, zeigt sich, dass das Siedlungsgebiet, das sich von Nord-Westen nach Süd-Osten der Agglomeration erstreckt, keine strukturierende LV-Verbindung aufweist. Daher sieht das Konzept eine zweite starke Achse als LV-Verbindung von Corminboeuf (funktionale Achse Belfaux – Givisiez) nach Marly (Achse Marly-Pérolles) vor. Folglich wird das strukturierende Netz ein Kreuz bilden, das die Extremitäten des Agglomerationsperimeters verbindet und durch das Stadtzentrum verläuft. Sie wird als tragende Struktur für das feinere LV-Netz dienen, mit Anschlussrouten, die insbesondere die strategischen Standorte und die Quartiere der kompakten Agglomeration verbinden.

Gemäss der Logik des kürzesten Wegs sieht das Konzept auch eine separate Planung für Fussgänger und Velofahrer vor (unterschiedliche Probleme und Ziele). Insbesondere sollen Qualitätszonen für Fussgänger definiert werden, auf die sich die städtebaulichen Bemühungen vorrangig konzentrieren (strategische Standorte der Agglomeration, Ortskerne, Verdichtungssektoren, Quartierzentren, Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestellen und der städtischen Bushaltestellen).

Ein hierarchisiertes Strassennetz

Die Autobahn ist eine Strasseninfrastruktur, die optimal genutzt werden soll. Sie muss die grossen MIV-Verkehrsflüsse und schnellen Verbindungen sowohl mit den umliegenden Gebieten als auch innerhalb der Agglomeration bewältigen. So gewährleistet sie die Vernetzung der Agglomeration mit Bern und mit dem Genferseebecken und stärkt damit ihre Rolle im Schweizer Städtenetz. Dank ihren vier Anschlüssen bildet die A12 auch eine Hochleistungsstrasseninfrastruktur, deren Kapazitätsreserven eine effektive Verbindung zwischen den verschiedenen Sektoren der Agglomeration erlauben. Die vor Kurzem erfolgte Eröffnung der Poya-Brücke hat die Strassenverbindungen zwischen dem östlichen Teil der Agglomeration (Schönberg, Bourguillon) mit dem Rest des Gebiets verstärkt, ohne das Stadtzentrum Freiburgs zu durchqueren. Aufgrund ihrer Bedeutung und ihrer Funktion im Strassennetz der Agglomeration bildet die A12 das höchste hierarchische Niveau. Die Einfallstrassen sind mit ihr verbunden, um Zu- und Wegfahrt in die und aus der Agglomeration, sowie die Verteilung des MIV zu gewährleisten.

Die Absicht, den Durchgangsverkehr (MIV) in den verschiedenen Orten und im Stadtzentrum einzuschränken, wird allgemein geteilt. Dies führte zu Massnahmen wie der Kammerung des Strassenraumes im AP2 und der Öffnung der Poya-Brücke. Allerdings bleibt der Durchgangsverkehr im Herzen der kompakten Agglomeration bestehen. Weitere Massnahmen im Rahmen des AP3 sind somit nötig, um den durch die Entwicklung der Agglomeration verursachten Mehrverkehr einzudämmen. So plant das Konzept eine verstärkte Kammerung des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum, zwischen den verschiedenen Siedlungsentwicklungsachsen. Damit soll die Attraktivität des MIV für interne Fahrten und kurze Strecken im Zentrum verringert werden.

Gleichzeitig werden Massnahmen entwickelt, um eine Verlagerung des Verkehrs auf die sekundären Achsen zu vermeiden. Vor allem werden Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Wohnquartieren, in den Durchgangsstrassen der Siedlungszonen und in den lokalen Arbeitszonen eingesetzt. Diese Verkehrsberuhigungen und Aufwertungen der öffentlichen Räume sollen generell die Lebensqualität steigern.

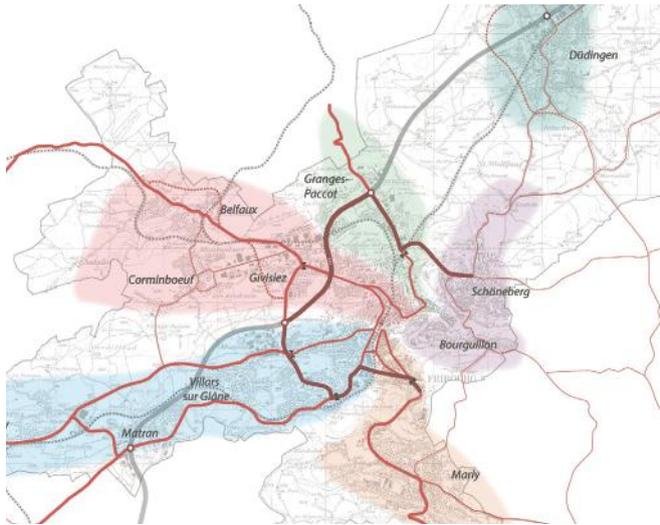


Abbildung 23: Strassennetz, das auf der optimalen Nutzung der Verteilungsrolle der A12 basiert (in rot und fett).

Koordiniertes Parkieren

Zur Entlastung des Strassennetzes erweist sich eine gemeindeübergreifend koordinierte Parkplatzpolitik auf Agglomerations-ebene als notwendig. Die Wahl des Autos als Fortbewegungsmittel hängt nämlich stark von der Verfügbarkeit von Parkplätzen ab. Daher ermöglicht eine Regelung des Parkplatzangebots nach Sektoren, insbesondere in Abhängigkeit von der Erschliessung durch den öV, eine Gesamtkohärenz. Diese Strategie basiert auf den Gegebenheiten vor Ort und garantiert das Funktionieren des Systems auf regionaler Ebene.

5.2.3 – Natur und Landschaft

Siedlungsgebiet

Mit der Einführung von Siedlungsentwicklungsgrenzen gemäss Raumkonzept kann eine klare Trennung zwischen dem Siedlungsgebiet und seinem ruralen Hinterland gemacht und letzteres vor neuen Beanspruchungen geschützt werden. Bei diesem Verdichtungsprozess spielen Natur und Landschaft – sowohl Grünflächen im Siedlungsgebiet, als auch stadtnahes Landgebiet – eine wichtige Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung (Entspannung, Klimaregulierung, Luftqualität, ästhetische Funktion usw.). Sie sind daher ein wichtiger Faktor für die Attraktivität der Agglomeration. „Die Natur soll in die Stadt gebracht“ und so die Lebensqualität und die Artenvielfalt durch Schaffung, Gestaltung und Unterhalt offener Flächen auf öffentlichem und privatem Grund verbessert werden. Damit kann auf einer feineren Ebene der eher landschaftliche Ansatz des AP2 ergänzt werden, der bezweckte, die städtischen Gletscherhügel im Herzen der Agglomeration zu schützen.

Das Konzept sieht insbesondere vor, mehrere Stadtparks mit einer gewissen Ausdehnung (1 bis 2 ha) anzulegen, die als Grundlage für ein Netz von öffentlichen Grünzonen in der Nähe der Wohngebiete dienen. Die Vernetzung dieser Grünzonen durch LV-Verbindungen, die auch bepflanzt werden, verbessert seinen Nutzungswert und seine Attraktivität. Besonderer Wert wird dabei auf die Verwendung einheimischer

Pflanzenarten und die extensive Pflege ohne Pflanzenschutzmittel gelegt. Damit wird die Vegetation eine wesentliche Komponente der städtebaulichen Qualität auf allen Ebenen und eine biologische Grundlage für die Tierwelt.

Naturschutzzonen

In den Inventaren des Bundes und des Kantons sind auf dem Agglomerationsgebiet mehrere Naturschutzzonen eingetragen. Die bestehenden natürlichen Milieus von hoher Qualität wie Düringer Mösler, Glane, Ärgera, Saane, Pélrolles-See und Schiffensee sind eine Stärke der Agglomeration. Im Sinne der Steigerung der Lebensqualität sind diese zu bewahren, zu pflegen, aufzuwerten und der Bevölkerung zugänglich zu machen, indem pädagogische und spielerische Infrastrukturen errichtet werden. Zur Förderung der Artenvielfalt ist der Lebensraum der Wildtiere und -pflanzen zu schützen und allfällige Nutzungskonflikte dieser heiklen Räume sind zu regeln.

Wälder

Die Wälder an der Peripherie und innerhalb des Siedlungsgebiets spielen eine wichtige Rolle für die Erholung, die Freizeit und den Abbau des Alltagsstress. Sie tragen auch zu einer Verminderung der Luftverschmutzung bei, indem beispielsweise der Feinstaub zurückgehalten wird. Das AP3 sieht daher vor, Erholungs-, Freizeit- und Lernräume im Wald einzurichten und sie für den LV zu erschliessen. Ausserdem soll die Waldbewirtschaftung angepasst werden, auf das Aufforsten soll verzichtet, dagegen die natürliche Verjüngung begünstigt werden und Flächen für die Schaffung von Altholzinseln sollen ausgeschieden werden.

Landwirtschaftszonen

Der Schutz der Landwirtschaftszonen hängt stark von der Siedlungsentwicklung innerhalb der festgelegten Grenzen ab. Auch eine Koordination zwischen den verschiedenen Nutzungen ist geplant, um die durch Erholungs- und Freizeitaktivitäten in diesen Räumen mit landwirtschaftlicher Bestimmung hervorgerufenen Konflikte zu mildern.

Die Kulturlandschaft in der Nähe des Siedlungsgebiets soll aufgewertet werden, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, den Landwirten zu erlauben, ihre Tätigkeit unter guten Bedingungen auszuüben und die Biodiversität zu fördern.

Fliessgewässer

Die Fliessgewässer bilden ein wichtiges natürliches Element für die Agglomeration Freiburg. Das Konzept sieht daher vor, ihre Revitalisierung zu fördern und zugleich darauf zu achten, dass die Anforderungen für Erholungs- und Freizeitaktivitäten mit der zu erhaltenen Biodiversität kompatibel sind.

Strassen- und Bahngleisränder

Die Ränder der Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen oder Bahngleise bilden oft vernachlässigte Zwischen- oder Restflächen, ohne besondere Anziehung für die Menschen oder für Tiere und Pflanzen. Daher soll ein Prozess ausgelöst werden, im Rahmen dessen die Ränder der Verkehrswege mit Blumenwiesen, Ruderalflächen und Holzgewächsen aufgewertet werden.

5.3 – Begründung und Nutzen des Konzepts

Das Raumkonzept des AP3 wird durch folgende Aspekte begründet die aus den Herausforderungen und Zielen hervorgehen, die in den vorangehenden Kapiteln beschrieben wurden.

Gesamtschau

Der Ansatz einer bipolaren Agglomeration mit sechs Achsen erlaubt die Festlegung von funktionalen Einheiten, auf deren Grundlage gemeindeübergreifend koordinierte Strategien für die Aufnahme von zusätzlichen 16'000-28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen bis 2030 eingeführt werden können. Damit kann den die Gemeindegrenzen überschreitenden Herausforderungen Rechnung getragen werden. Statt zahlreiche Teilstudien (ursprüngliche Schwäche der Agglomeration, vgl. Kapitel 3.3 und 3.8) durchzuführen, wird eine Gesamtschau für die Raumplanung erreicht.

Reduktion der Diskrepanz zwischen der Planung der Mobilität und der Siedlungsentwicklung

Die Raumplanung weist eine Diskrepanz zwischen der (weit fortgeschrittenen) Planung der Verkehrsinfrastrukturen und der (lückenhaften, vgl. Kapitel 3.3 und 3.8) Planung der Siedlungsentwicklung auf. Das Raumkonzept des AP3 sieht eine deutliche städtebauliche Vision und eine Entwicklungsstrategie pro Achse vor, in welche diese beiden Bereiche gleichzeitig integriert werden. Es fördert die Entwicklung nach innen und legt den Schwerpunkt auf eine koordinierte Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem.

„Agglo-orientiert denken und handeln“

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. Das vorgeschlagene Raumkonzept entspricht in dieser Hinsicht dem in den partizipativen Workshops geäusserten Wunsch, die Agglomeration als Region zu entwickeln, statt zehn Gemeinden separat (vgl. Kapitel 4.2). Die Überlegungen des Konzepts in den Bereichen Siedlungsentwicklung (Achsen als Einzugsgebiete), Mobilität (Einfallstrassen pro Achse, koordinierte Parkplatzpolitik, TransAgglo usw.) sowie Natur und Landschaft (Vernetzung der öffentlichen Grünzonen, Aufwertung der ökologischen Netzwerke usw.) wirken sich alle positiv auf die ganze Region aus.

Politische Konsolidierung mit den betroffenen Akteuren und lokale Besichtigungen vor Ort

Das Raumkonzept geht aus einem Verfahren hervor, an dem die betroffenen Akteure beteiligt waren und von Beginn weg bis zum Abschluss des Projekts mitdenken und aktiv intervenieren konnten (vgl. Kapitel 4.1). Mit den verschiedenen Gemeinden organisierte Besuche vor Ort, an denen insbesondere die Verantwortlichen für die Siedlungsentwicklung beteiligt waren, ermöglichten die Verfeinerung der vorgeschlagenen Konzepte.

Kontinuität zum AP2

Das AP2 wie auch das AP3 verfolgen das allgemeine Ziel, in der Agglomeration die Lebensqualität zu steigern und den MIV zu kontrollieren und dabei ihre Rolle als Triebkraft für die kantonale Entwicklung zu stärken. Die räumliche Vision konkretisiert ihrerseits die Überlegungen aus den partizipativen Workshops und integriert den gesamten Agglomerationsperimeter in die Siedlungsentwicklungsstrategie pro Achse. Sie verfeinert damit das ursprünglich im AP2 festgehaltene Konzept und passt es an die Forderungen des teilweise revidierten RPG an.

Antworten auf den Prüfbericht des AP2 durch den Bund

Das Konzept bietet Antworten auf die Schwächen des AP2, die der Bund in seiner Beurteilung der Wirksamkeitskriterien (WK) aufgezeigt hatte (vgl. Kapitel 1.4). Diese Lösungen werden in den folgenden Kapiteln ausführlicher beschrieben, die den Teilstrategien Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft gewidmet sind.

Siedlungsentwicklungsstrategie

Im Bereich der Siedlungsentwicklung wird das Raumkonzept durch eine Strategie konkretisiert, die zeigen soll, wie die verschiedenen Ziele innerhalb eines funktionalen Raumes interdisziplinär koordiniert werden. Dabei geht es vor allem um die Ziele im Zusammenhang mit der Verdichtung und der Siedlungserneuerung, sowie mit der Planung der strategischen Sektoren.

6.1 – Gesamtschau pro Achse

Es gibt noch keine Grundstudien für eine Planung der Siedlungsentwicklung, die der regionalen Vision entspricht. Daher müssen die quantitativen und qualitativen Aspekte der Verdichtung und Siedlungserneuerung auf einer Ebene bestimmt werden, die für die Berücksichtigung der jeweiligen sektoriellen Politik geeignet ist. Die folgenden Unterkapitel definieren die Siedlungsentwicklung räumlich und zeitlich.

6.1.1 – Entwicklungskonzept pro Achse

Gemäss Raumkonzept stellen die sechs Achsen im Sinne eines Einzugsgebiets die geeigneten Grössen dar, um die Verdichtungsstrategien und Massnahmen unter Einbezug der Mobilität sowie von Natur und Landschaft zu entwickeln.

Dazu soll eine gemeindeübergreifende Gesamtschau der Entwicklung der einzelnen Achsen erstellt werden. Diese nimmt die Form eines Konzepts an, das die Siedlungsentwicklung, die Mobilität sowie Natur und Landschaft integriert und das von der Planung bis zur Umsetzung in Absprache zwischen der Agglomeration und den Gemeinden definiert wird. Der Agglomeration als verantwortliche Einheit für die Erstellung dieser Konzepte und/oder für die Integration bestehender Studien der Gemeinden in ein kohärentes Gesamtbild, kommt hier eine Steuerungsfunktion zu. Auf der Grundlage des Konzepts muss ein räumliches und zeitliches Programm auch einen konkreten Fahrplan (Road Map) für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen festlegen.

Für jede Achse soll daher ein umfassendes Siedlungsentwicklungskonzept erstellt werden. Dieses umfasst eine Feinanalyse des zahlenmässigen Potenzials an Einwohnern und Arbeitsplätzen (mindestens bis auf Ebene der einzelnen Quartiere oder Wohnblöcke), die Struktur und Typologie des Quartiers, die bestehenden und geplanten Gemeinde- und Quartierzentren, die öffentlichen Räume und Einrichtungen, die Wohn- und Arbeitszentren, die funktionale und soziale Durchmischung usw. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei dem baukulturellen Erbe zu schenken, für das eine vollständige Bestandsaufnahme durchzuführen ist, damit die Verdichtungsmöglichkeiten sowohl räumlich als auch qualitativ kontextualisiert werden können. Insbesondere sind die im kantonalen Richtplan eingetragenen Schutzgebiete zu berücksichtigen, wobei zu untersuchen ist, wie diese in die Gesamtschau pro Achse integriert werden können. Dasselbe gilt für den Erhalt der Bo-

denkmäler. Die Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) ist diesbezüglich ebenfalls gründlich zu prüfen und mit dem kantonalen Verkehrsplan abzustimmen. Dieser wurde vor Kurzem revidiert und vom Staatsrat genehmigt (2014). Er hat eine präzise Strategie für die Koordination zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung definiert, wobei klare Bedingungen für die Ansiedlung von VE festgelegt wurden. Er enthält insbesondere Mindestkriterien bezüglich der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV), damit ein Grundstück für den Bau einer VE genutzt werden darf.

Durch die Einrichtung eines Systems zur Steuerung und zur Begleitung der Realisierung der Massnahmen kann auch die Entwicklung der Einwohner und der Arbeitsplätze pro Achse beobachtet werden. Damit werden die Daten verfügbar, die für die Begleitung der drei in Kapitel 6.2.2 beschriebenen Siedlungsentwicklungsprioritäten erforderlich sind. Die Stadt Freiburg entwickelt zum Beispiel heute ein solches Begleitsystem auf ihrem Gebiet (nach Quartier). Das AP2 sah bereits die Erarbeitung der Grundlagen zu diesen verschiedenen quantitativen und qualitativen Elementen vor. Die damals festgelegte Strategie konnte jedoch nicht vollumfänglich realisiert werden, da zwar die Grundsätze des AP2 klar waren, die Umsetzungsmodalitäten (wer, wie, was) jedoch lückenhaft. Mit dem AP3 sollen diese Mängel behoben werden, indem eine klare Verteilung der Aufgaben, Zuständigkeiten und Fristen für die durchzuführenden Studien festgelegt wird. Der Prüfbericht des Bundes hatte bereits darauf hingewiesen, dass eine effektive Umsetzung der definierten Verdichtungsstrategie erforderlich ist (vgl. Kapitel 1.4, Punkt WK2). Diese Anforderung entspricht auch dem allgemeinen Willen der Schweizer Bevölkerung, wie er bei der 2014 angenommenen teilweisen Revision des eidgenössischen RPG zur Geltung kam.

Aus dieser Strategie resultiert ein ambitioniertes Arbeitsprogramm für die Agglomeration und die Gemeinden in den nächsten Jahren. Daher ist dieses im verbindlichen Text des Strategieberichts festgehalten, zu dessen Realisierung sich die Gemeinden und die Agglomeration verpflichten. Obwohl die von der Agglomeration in Auftrag gegebene Raum+Studie¹³ nicht alle bestehenden und geplanten Bauzonen abdeckt, geht sie in die richtige Richtung und wird als Grundlage für den Verdichtungsprozess dienen.

6.1.2 – Massnahmenkatalog pro Achse

Auf der Grundlage des Entwicklungskonzepts pro Achse muss für jede Achse ein „koordinierter“ Massnahmenplan erarbeitet werden, der alle Massnahmen des AP enthält, nach Zeitachsen und Raum aufgegliedert ist und darlegt, wie sich die Massnahmen gegenseitig bedingen. Mit der Erstellung dieser Massnahmenpläne pro Achse verfügen die Agglomeration und die Gemeinden über eine konsolidierte Grundlage für die koordinierte Umsetzung der Massnahmen der Bereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft in den auf derselben Achse liegenden Gemeinden.

¹³ – Raum+ Agglomeration Freiburg, ETH Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, provisorische Version von Oktober 2015

6.1.3 – Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard

Das Raumkonzept sieht vor, dass die funktionalen Achsen rund um Boulevards angeordnet sind, die für Funktion, Organisation und Wahrnehmung des Siedlungscharakters der Agglomeration das eigentliche Rückgrat bilden. Sie definieren die kompakte Agglomeration mit einer höheren Dichte und einem ausgeprägteren städtischen Charakter. Sie bilden auch das verkehrstechnische Rückgrat für alle Verkehrsträger. Sie müssen daher umgestaltet werden, damit aus einem Raum, der dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten war, ein benutzerfreundlicher Verkehrsraum für alle Verkehrsträger wird. Die Umgestaltung der Strassen in Boulevards bietet auch die Gelegenheit, die Vielfalt der diesen Boulevards entlang angesiedelten städtischen Funktionen hervorzuheben.

Neben der Mobilität sind auch andere Aspekte wie die Gebäudefronten, die Nutzungen und Bestimmungen der Zonen entlang der Strassen, die Qualität der öffentlichen Räume, die natürlichen Elemente, die Bepflanzung usw. zu berücksichtigen. Der Bau oder die wesentliche Renovation eines Gebäudes, das direkt an der Strasse liegt, wirkt sich nicht nur unmittelbar auf ihre Gebäudefront, sondern auch auf die Organisation des öffentlichen Raumes und die Flüsse am Fuss des Gebäudes aus. In der Schweiz bestehen bereits Überlegungen in diesem Sinn: die Stadt Biel hat zum Beispiel Massnahmen eingeführt, um bei manchen Strassen die Läden im Erdgeschoss zu erhalten und so den Hauptachsen entlang eine gewisse Dynamik zu bewahren.

In der Praxis müssen daher die oben erwähnten Konzepte für die Entwicklung pro Achsen auch die Nutzung und Gestaltung der Boulevards integrieren und dabei die folgenden Punkte klären:

- das Verkehrsmanagement für alle Verkehrsträger gemäss Teilstrategie Mobilität, das Strassenprofil und die diesbezüglichen Mobilitätsmassnahmen,

- die Konzentration der städtischen Funktionen, die Sektoren mit starker Verdichtung, den Strassenraum, die Gebäudefronten, die Architektur und die landschaftlichen Elemente (Bepflanzungen, Stadtmöblie-rung, Beleuchtung usw.),
- die Prioritäten und Realisierungsphasen.

Diese Konzepte ermöglichen eine angemessene Gestaltung der Boulevards je nach Umfeld, betroffenem Abschnitt und je nach der Organisation des Verkehrs, die aus der Mobilitätsstrategie des AP3 hervorgeht.

Die Überlegungen zu einer auf die Boulevards ausgerichteten Raumgestaltung sind der Agglomeration nicht fremd. Bestehende Beispiele sind etwa der Boulevard de Pérolles und der zentrale Abschnitt der Avenue de Beauregard in Freiburg (vom Bahnhof bis ungefähr zum Daler-Spital).



Abbildung 24: Boulevard de Pérolles in Freiburg (Quelle: Google Maps)

Planungen für die Entwicklung vom Konzept „Strasse“ zum Konzept „Boulevard“ sind in der Agglomeration im Gang, zum Beispiel für die Murtenstrasse in Granges-Paccot (im Rahmen des Studienauftrags „Agy-Ebene“¹⁴) oder für die Route de Fribourg in Marly (im Rahmen der allgemeinen Revision des OP).



Abbildung 25: Vision der Murtenstrasse als moderner Boulevard, erarbeitet durch die Architekten Privileggio-Secchi im Rahmen des Studienauftrags «Agy-Ebene» (Gemeinde Granges-Paccot, 2014)

14 – Gemeinde Granges-Paccot, „Mandat d'Etudes Parallèles pour l'établissement de directives urbanistiques sur le Plateau d'Agy“, 2014.



Abbildung 26: Vision der Murtenstrasse als moderner Boulevard, erarbeitet durch die Architekten Privileggio-Secchi im Rahmen des Studienauftrags «Agy-Ebene» (Gemeinde Granges-Paccot, 2014)

6.2 – Aufnahmekapazität und Verdichtung

In Sachen Verdichtung muss die Strategie die Aufnahme von 16'000 bis 28'000 zusätzlichen Einwohnern und 24'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2030 innerhalb der Siedlungsgrenzen ermöglichen, um die Zersiedelung zu bremsen. Da das Kulturland eine begrenzte und nicht erneuerbare Ressource ist, soll einer Entwicklung durch die Umgestaltung der bestehenden Bauzone den Vorzug gegeben werden. Die Umgestaltungsmassnahmen müssen stets dem baulichen und sozioökonomischen Umfeld angepasst sein und auf eine Steigerung der Lebensqualität abzielen.

6.2.1 – Siedlungsgrenzen bis 2030

Ein wichtiger strategischer Grundsatz, um die Zersiedelung zu bremsen, ist die Einführung von festen Siedlungsgrenzen, innerhalb derer sich die Siedlungsentwicklung bis 2030 im Rahmen des AP3 zu konzentrieren hat (vgl. Abbildung 27). Ausserhalb dieser Grenzen darf keine Siedlungsentwicklung geplant werden (einzige Ausnahme: standortgebundene Anlagen von überwiegend öffentlichem Interesse wie zum Beispiel ARA¹⁵). Dies ist ein bereits im AP2 bestehender zentraler Grundsatz, um die Ressource Boden zu erhalten, die ein rares und nicht erneuerbares Gut darstellt.

Um eine effektive Umsetzung dieses Grundsatzes auf der Ebene der Gemeindeplanung zu gewährleisten, in der die Bauzonen auch für Privatpersonen zwingend festgelegt werden, verlangt der Strategiebericht des AP3 (der für die Behörden verbindlich ist), dass die Gemeinden, bei den allgemeinen Revisionen ihrer Ortspläne (OP), allfällige neue Bauzonen innerhalb dieser Siedlungsgrenzen vorsehen. Dagegen wird von ihnen erwartet, dass sie alle unbebauten Bauzonen ausserhalb dieses Siedlungsgebiets zu Landwirtschafts-, Freihalte- oder Erholungszonen umzonen. Ausserhalb des Siedlungsgebiets können die auf den Gemeinderichtplänen vorgesehenen Erweiterungsgebiete somit nicht zur Bauzone bestimmt werden.

15 – Abwasserreinigungsanlagen.

Die Siedlungsgrenzen des AP3 wurden aus dem AP2 übernommen, um die bisherigen Anstrengungen zum Bremsen der Zersiedelung fortzusetzen. Allerdings wurden einige Anpassungen vorgenommen. So hatte das AP2 (insbesondere im Strategiebericht) bereits einige Sektoren identifiziert, die voraussichtlich im Rahmen einer zukünftigen Teil- oder Totalrevision des Richtplans der Agglomeration in das Siedlungsgebiet aufgenommen werden könnten. Auf dieser Grundlage beurteilt das AP3 die Zweckmässigkeit, diese Sektoren aufzunehmen, um ein fixes Siedlungsgebiet ohne Ausnahmen festzulegen. Diese Beurteilung wird in einem Ad-hoc-Kapitel zusammengefasst, das auf die Präsentation der Prioritäten für die Siedlungsentwicklung folgt.

6.2.2 – Phasen der Siedlungsentwicklung: Verdichtung und Umgestaltung der bestehenden Bauzone haben Priorität

Die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen und der Bekämpfung der Zersiedelung erfordern eine Strategie, die sich nicht nur auf den Vorrang der Entwicklung in den strategischen Sektoren beschränkt, sondern auch eine Entwicklung auf der Grundlage der punktuellen Schaffung neuer Bauzonen vermeidet. Nur eine globale Koordination und eine Gesamtschau der Siedlungsentwicklung können verhindern, dass die Entwicklung auf die Landwirtschaftszonen übergreift.

Innerhalb der festgelegten Siedlungsgrenzen führt das AP3 eine Priorisierung der Entwicklung auf der Grundlage des Raumkonzepts ein. Die funktionalen Achsen als Einzugsgebiete bilden die Referenzeinheit, um die Entwicklung anhand von drei verschiedenen Prioritäten zu orientieren: offiziell genehmigte Bauzonen - Bauzonen, bei denen die öffentliche Auflage bereits durchgeführt wurde¹⁶, deren Genehmigung jedoch noch aussteht - in den Gemeinderichtplänen enthaltene Reserven.

Der Übergang von einer Priorität zur anderen ist nur möglich, wenn eine gewisse Siedlungsdichte eingehalten wird. Neben

16 – Stand von März 2015.

der vorrangigen Mobilisierung des bestehenden Verdichtungspotenzials ermöglicht diese Bedingung auch die Anpassung des Bauflächenbedarfs an das in der Agglomeration beobachtete Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze.

Siedlungspriorität 1 (sofort)

Die erste Priorität sieht vor, die Siedlungsentwicklung in den Flächen zu konzentrieren, die bereits in der Bauzone liegen, d.h. bei denen das Genehmigungsverfahren im Zonennutzungsplan der Gemeinden abgeschlossen ist. Damit können neue Beanspruchungen des Kulturlands vermieden werden.

Diese Flächen machen rund 1'900 ha aus und über 92 % der Fläche, die innerhalb der Siedlungsgrenzen besiedelt werden dürfte.

Dank der von der Agglomeration 2016 beendeten Raum+-Studie gibt es eine Bestandsaufnahme der Bauzonenreserve innerhalb des institutionellen Perimeters der Agglomeration. Diese Reserve umfasst 325 ha (ca. 18 % der Gesamtbauzonenfläche), davon 147 ha Arbeitszone. Weiterhin belegt die Studie, dass die Wohn- und Mischzonenreserve rein rechnerisch das im AP3 angenommene demografische Wachstum (+16'000 - 28'000 Einwohner) bis 2030 aufnehmen kann. Dies ist jedoch nur ein rein theoretischer Wert der Aufnahmekapazität. Denn die Ansiedelung von zusätzlichen Einwohnern in Bauzonenreserven hängt stark von der Bereitstellung von gehortetem Bauland sowie von einer sparsamen (dichten) Nutzung aller Flächen ab.

Die Resultate dieser Studie gilt es zu relativieren. Erstens, weil die Mehrheit der Bauzonenreserven, von welchen im Bericht die Rede ist, nicht im Besitz der Gemeinden sondern in Privatbesitz sind. Die Entwicklung dieser Zonen hängt deshalb stark vom Willen der Besitzer ab und kann einige Jahre dauern. Zweitens gilt es zu bedenken, dass die Agglomeration die einzige regionale Körperschaft ist, die Raum+ im Kanton Freiburg angewendet hat. Bevor man die Tragweite der Resultate dieser Studie beurteilen kann, müsste die Methode Raum+ auf kantonaler Ebene angewendet werden.

Die Bemühungen um Siedlungsumbau und Verdichtung betreffen in erster Linie die strategischen Standorte (vgl. Kapitel 6.4) und die kompakte Agglomeration. Hier besteht nämlich das grösste Potenzial. Auch die Rahmenbedingungen bei der Erschliessung durch den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr sind besonders günstig. Die Entwicklung des Agglomerationsgürtels erfolgt parallel. Das Verdichtungspotenzial dort muss in Sachen Erreichbarkeit überdacht werden.

Siedlungspriorität 2 (mittelfristig)

Die zweite Priorität umfasst die Siedlungsentwicklung und Bautätigkeit in Gebieten, für die ein Einzonungsverfahren läuft und bei denen die öffentliche Auflage abgeschlossen ist. Dabei handelt es sich um ziemlich ausgereifte Planungen, die aus einer geprüften und abgestimmten kommunalen Strategie hervorgehen. Diese Siedlungspriorität betrifft 60 ha und rund 3 % der Flächen.

Wie erwähnt ist die Bewilligung neuer Bauzonen in solchen Gebieten von mehreren Bedingungen abhängig.

- Bis zur Genehmigung des revidierten kantonalen Richtplans muss gewährleistet sein, dass das Bauzonenmoratorium kraft RPG (Kompensation durch Zurückzonen gleich grosser Flächen in der Landwirtschaftszone) eingehalten wird. Nach der Genehmigung des revidierten kantonalen Richtplans müssen dessen Vorgaben in Sachen Siedlungsgebiet und Siedlungsgrenzen eingehalten werden.
- Für die neuen Bauzonen als Ganzes 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 geplanter Aktivität können Ausnahmeregelungen zu diesen Mindestdichten in Betracht gezogen werden, und zwar für Projekte, für die ein beträchtlicher wirtschaftlicher Mehrwert dargelegt wird.

Die Dichten der Arbeitszonen entsprechen Szenarien, die anhand einer Methode des BRPA für die kantonalen strategischen Sektoren¹⁷ beurteilt wurden. Auf dieser Grundlage wird im AP3 für die Arbeitszonen im Agglomerationsgürtel das Szenario mittlere Dichte des BRPA übernommen, während für jene in der kompakten Agglomeration das Szenario hohe Dichte gewählt wird. Es gilt der ungefähre Wert von 60 Arbeitsplätzen pro ha für die Ansiedelung von Industriebetrieben mit hoher Wertschöpfung, während das Szenario 100 Arbeitsplätze pro ha in erster Linie für Dienstleistungsunternehmen gültig ist (eine gewisse Durchmischung mit der Industrie ist möglich).

Die Dichten für die Wohnzonen wurden in Kontinuität zum AP2 bestimmt, das eine Geschossflächenziffer (GFZ) von mindestens 1,2 für Erweiterungen auf den grossen Schlüsselflächen im kompakten Perimeter festgelegt hatte (Croset bis Vilers-sur-Glâne, Corberayes bis Givisiez, Grand Pré bis Marly, vgl. Kapitel 6.2.3). Die GFZ ist allerdings mehr ein Indikator zur Erfassung der Bauintensität als der Bevölkerungsdichte¹⁸. Letztere misst sich eher in Nutzern (Einwohner und/oder Arbeitsplätze) pro Flächeneinheit. In dieser Hinsicht ist sie geeigneter für die Herstellung direkter Bezüge zu den Szenarien des AP3 (und des BFS) für das Wachstum von Bevölkerung

17 – „Méthode et variables applicables au calcul des potentiels de constructibilité et d'emploi des secteurs stratégiques“ (Entwurf) Version vom 12.08.2013, BRPA, 2013.

18 – Die GFZ bezweckt die Messung der Intensität der Bodennutzung. Sie ist auch ein Element, das die Bestimmung des Charakters der Bauten einer Zone ermöglicht. Dieser Indikator zeigt das Verhältnis zwischen den bebauten Flächen, die für bestimmte Nutzungen vorgesehen sind und der Grundstücksfläche. Er kann sowohl für Wohnzonen als auch für Industrie-, Gewerbe- oder Geschäftszonen verwendet werden. Die Geschossflächenziffer (GFZ) ist das Verhältnis der Summe aller Geschossflächen zur anrechenbaren Grundstücksfläche (Quelle: Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB)).

und Beschäftigung. Bei einer Basiseinheit von 50 m² pro Nutzer entspricht eine GFZ von 1,2 ungefähr 150 Einwohnern/Arbeitsplätzen pro ha für die zukünftige Zone als Ganzes. In der GFZ werden nämlich auch Flächen mitgezählt, die keinen direkten Bezug zur Anzahl Nutzer haben (wie Parkhäuser). Ausserdem ist bei grossen Parzellen (im Gegensatz zu kleinen) auch zu berücksichtigen, dass die Fläche der zukünftigen Einzoning auch Raum für Strassen und andere Infrastrukturen, für öffentliche Räume, für allfällige lokale Einschränkungen im Zusammenhang mit topografischen Gegebenheiten usw. (z.B. Sektor Croset) vorsehen muss. In dieser Hinsicht kann die Situation also zum Beispiel nicht mit jener eines Wohnblocks, der vom Strassennetz oder den grossen öffentlichen Räumen abgetrennt ist, verglichen werden. Gemäss Raumkonzept, das zwischen dem kompakten Perimeter und dem Agglomerationsgürtel unterscheidet, wird für letzteren eine minimale Dichte von 100 Einwohner/Arbeitsplätzen pro ha verlangt

Selbstverständlich handelt es sich dabei um Mindestdichten, die bei konkreten Projekten leicht überschritten werden können.

- Bei den neuen Bauzonen wird empfohlen, einen Studienauftrag oder ein anderes qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb o.a.) durchzuführen, um die städtebauliche Qualität aller Vorhaben sicherzustellen. Damit können Dichte und architektonische Qualität sowie, allgemeiner, die

Qualität des Lebensraumes (öffentliche Räume, Anpassung an das soziale und bauliche Umfeld usw.) miteinander verknüpft werden. Das qualifizierte Verfahren hat auch zum Zweck, eine dem Umfeld angemessene Dichte zu bestimmen und damit die Möglichkeit aufzuzeigen, die im vorangehenden Absatz verlangte Mindestdichte zu überschreiten.

- Bei einer Beanspruchung von Fruchtfolgefächern (FFF) 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. Gemäss Artikel 30 der Raumplanungsverordnung (RPV) ist die Beanspruchung von Fruchtfolgefächern für die Schaffung neuer Bauzonen nur erlaubt, wenn die kantonale Bedeutung des Ziels der Zone gegeben ist, wenn keine andere Möglichkeit besteht, und wenn die beanspruchte Fläche optimal genutzt wird. Die Diagnose hat gezeigt, dass innerhalb der städtebaulichen Grenzen der Agglomeration die verfügbaren Flächen mehrheitlich Fruchtfolgefächern sind (vgl. Kapitel 3.3 und Anhang 3), mit wenigen Ausnahmen. So gibt es keine anderen Alternativen für die Siedlungsentwicklung nach innen.

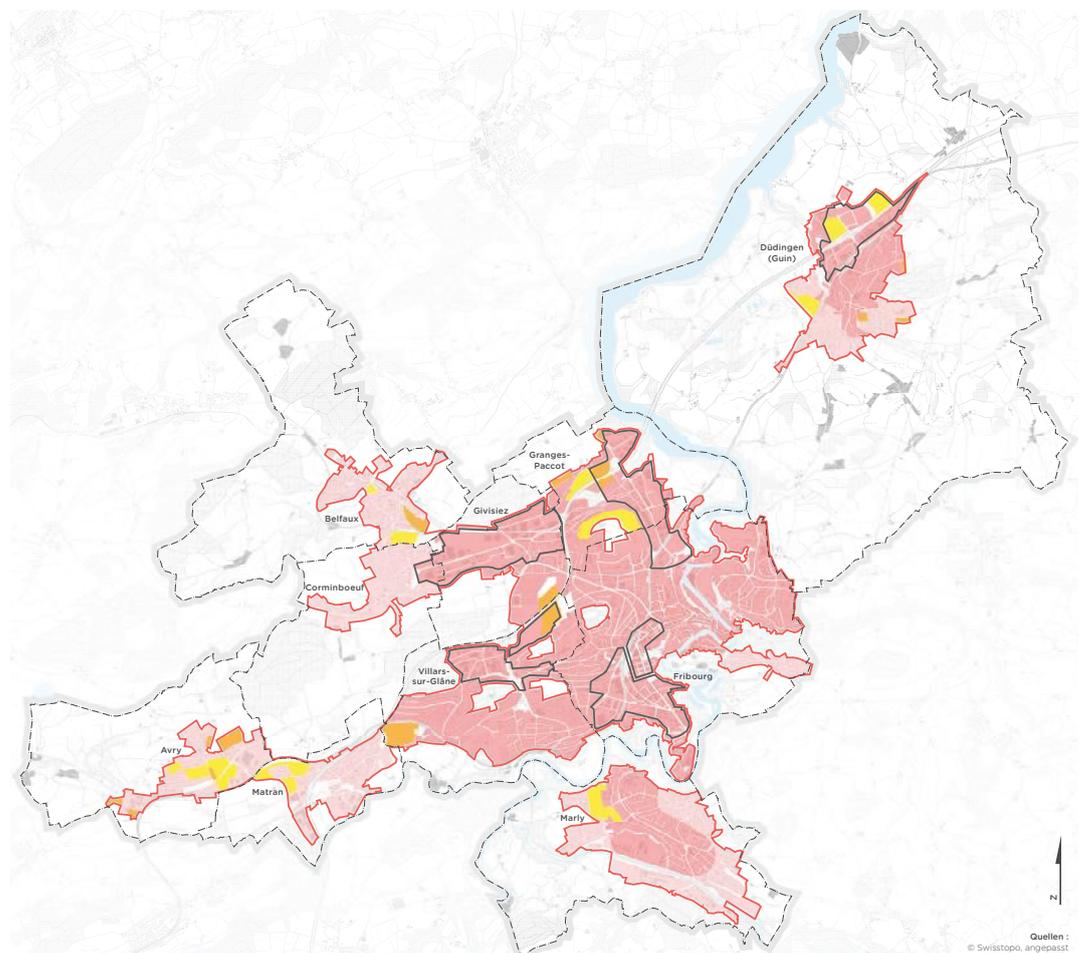


Abbildung 27: Auszug der Siedlungsentwicklungsstrategie mit den Siedlungsgrenzen (rote Linien an den Rändern)

Diese Beanspruchungen erfolgen im Rahmen der Strategie zur Stärkung des Kantonszentrums auf kantonaler und nationaler Ebene (Schweizer Städtenetz) und tragen zur Aufnahme des erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums bis 2030 bei. Auch für die Erschliessung mit allen Verkehrsträgern sind die Rahmenbedingungen in der Agglomeration sehr günstig. Kriterien für die Mindestdichte gewährleisten schliesslich auch eine rationelle und optimale Bodennutzung.

Zwei Sektoren (s. untenstehendes Bild) befinden sich im Richtplan der Gemeinde Granges-Paccot, welcher im Juli 2016 genehmigt wurde. Diese Zonen haben aber bereits 2014 ein Bewilligungsverfahren durchgemacht. Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung und des eidgenössischen Bauzonenmatoriums beschloss die Gemeinde damals, diese Sektoren in den Richtplan aufzunehmen. Aufgrund der Genehmigung der Ortsplanung ist die Gemeinde nun daran, ein neues Verfahren zu lancieren, um diese Sektoren einzuzonen (Zentrumszone, Arbeitszone und Wohnzone mittlerer Dichte). Deshalb hat die Agglomeration beschlossen, diese beiden Sektoren der Siedlungspriorität 2 zuzuordnen. Die Legalisierung der Bauzonen muss unter Berücksichtigung der Bedingungen, die im AP3 für die Siedlungspriorität 2 festgelegt wurden, erfolgen. Zusätzlich muss die Gemeinde die Erschliessungsqualität mit dem ÖV für diese beiden Sektoren verbessern (im AP3 geplante Buslinie 10).

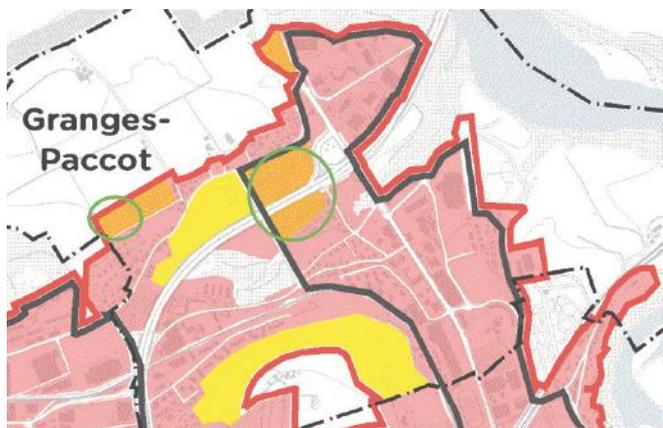


Abbildung 28: Sektoren der 2. Priorität in Granges-Paccot (grüne Kreis)

Siedlungspriorität 3 (langfristig)

Die dritte Siedlungspriorität umfasst Flächen, die innerhalb der Siedlungsgrenzen des AP3 liegen und im Gemeinderichtplan (GemRP) für künftige Siedlungserweiterungen (Reserven) vorgesehen sind. Diese Flächen gehören zur Landwirtschaftszone, solange kein Einzonungsverfahren nach Art. 77 ff. RPBG lanciert und abgeschlossen wurde.

Sie machen rund 5 % des Siedlungsgebiets innerhalb der Siedlungsgrenzen aus.

Für solche Flächen kann das Einzonungsverfahren nur dann ausgelöst werden, wenn

- alle Gelände der Priorität 2 in der betreffenden Achse aus-geschöpft und bebaut sind. Wenn das Einzonungsverfahren eines Gebietes mit Priorität 2 vom Kanton nicht genehmigt wird, bleibt das betreffende Gebiet Landwirtschaftszone. Dies hintertreibt jedoch nicht die Einzonung von Gebieten mit Priorität 3, sofern die anderen geforderten Bedingungen eingehalten werden.
- in der betreffenden Achse die Siedlungsdichte in den Wohn-, Misch- und Arbeitszonen mindestens 110 Nutzer (Einwohner/Arbeitsplätze pro ha) beträgt. Diese Grenze entspricht der Dichte der ganzen Agglomeration bei einer Entwicklung, in der 2/3 der bis 2030 erwarteten Einwohner (hohe Bandbreite) und Arbeitsplätze in den Gebieten der ersten beiden Siedlungsentwicklungsphasen (Priorität 1 und 2) aufgenommen werden. Mit anderen Worten muss 2/3 des Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums von den bestehenden Zonen (Priorität 1) oder den Zonen mit konsolidierten Genehmigungsverfahren (Priorität 2) absorbiert worden sein, bevor die Reserven (Priorität 3) mobilisiert werden. Dabei wird der Grundsatz des AP2 „2/3 der Entwicklung als Verdichtung“ übernommen, jedoch als Bevölkerungsdichte (Einwohner und Arbeitsplätze pro ha) ausgedrückt.

Zusätzlich zu den genannten Bedingungen für die Auslösung des Verfahrens muss die zukünftige Bauzone insgesamt dieselben quantitativen (Mindestdichten) und qualitativen (Empfehlung zur Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens) Anforderungen erfüllen wie die Flächen der Priorität 2.

Bei einer Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (FFF) 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.

6.2.3 – Behandlung der im AP2 geplanten Änderungen der Siedlungsgrenzen

Wie erwähnt waren im AP2 bestimmte Änderungen der Siedlungsgrenzen unter Vorbehalt allgemeiner Bedingungen sowie von spezifischen Anforderungen nach Sektor geplant. Im Folgenden wird gezeigt und begründet, welche Sektoren in die Siedlungsgrenzen des AP3 aufgenommen werden und welche nicht. Diese Sektoren stimmen mit der Strategie der drei Siedlungsentwicklungsprioritäten überein.

Sektor Croset in Villars-sur-Glâne (rund 14 ha)

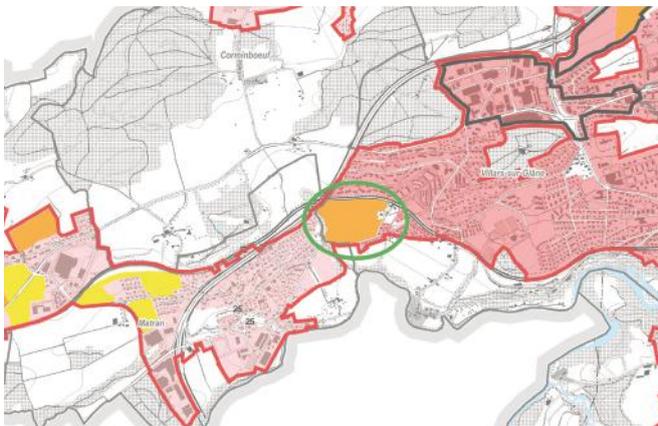


Abbildung 29: Änderung der Siedlungsgrenzen im Sektor Croset (grüner Kreis)

Bei der allgemeinen Revision des OP von Villars-sur-Glâne wurde der Sektor Croset eingezont und für zusammengebaute Wohnhäuser und Mehrfamilienhäuser gemäss Art. 56 und 57 RPBR bestimmt. Zudem wurde eine mögliche Durchmischung mit nur leicht störenden ergänzenden Funktionen (wie kleinen Geschäften, Freizeit, Dienstleistungen usw.), Infrastrukturen von allgemeinem Interesse (Schule, Krippen, Erholungsräume usw.) sowie handwerklichen Tätigkeiten (sofern sie den Wohncharakter der Zone nicht beeinträchtigen) vorgesehen. Der diesbezügliche Artikel im Gemeindebaureglement (GBR) verlangt eine Ad-hoc-Richtplanung im Sinne der Realisierung eines Öko-Quartiers mit hohen Anforderungen in den Bereichen Umweltschutz, Mobilität, Landschaft und Energie. Eine Umweltstudie für diesen Sektor wurde bereits durchgeführt.

Die öffentliche Auflage erfolgte im Mai 2014. Daher entspricht diese Zone gemäss Strategie einem Sektor der Priorität 2.

Im Hinblick auf die allgemeinen Bedingungen wird diese Änderung wie folgt begründet:

- der Erweiterungsbedarf ist im kommunalen Kontext gerechtfertigt, denn er entspricht der von der Gemeinde seit 2011 in ihrem OP vorgesehenen Strategie. Auf interkommunaler Ebene ist der Bedarf begründet, denn der Sektor Croset hat Anteil an der Aufnahme der erwarteten zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration.

- die Änderung stimmt mit dem Raumkonzept überein, denn sie erfolgt in der funktionalen Achse „Avry-Villars-sur-Glâne“. Sie schliesst eine Siedlungslücke und sorgt für die Verdichtung der bestehenden Siedlung zwischen den Gemeinden Avry und Matran auf der einen und Villars-sur-Glâne auf der anderen Seite.
- Laut OP ist das Projekt vorwiegend für verdichtetes Wohnen vorgesehen. Laut AP3 müssen ausserdem die zusätzlichen Bedingungen für die Siedlungsdichte erfüllt werden.
- Der Sektor liegt rund 500m von der S-Bahn-Haltestelle entfernt, die einen Viertelstundentakt in Richtung Freiburg aufweisen wird. Zudem ist eine neue Buslinie (11 Avry - Moncor) geplant, die diesen Standort erschliesst und mit dem Bahnhof verbindet.
- Ein Siedlungsentwicklungskonzept ist im GBR vorgesehen, mit dem Ziel ein Öko-Quartier zu bauen und dabei auch die Qualität der Landschaft und der Freiräume sicherzustellen.

Das AP3 fordert eine Mindestdichte von 150 Einwohnern/Arbeitsplätzen pro ha (Mischzone) und empfiehlt die Durchführung eines Studienauftrags (oder eines ähnlichen Verfahrens). Damit werden auch quantitative und qualitative Kriterien für den Sektor festgelegt.

Sektor Grand Pré in Marly (rund 12 ha)

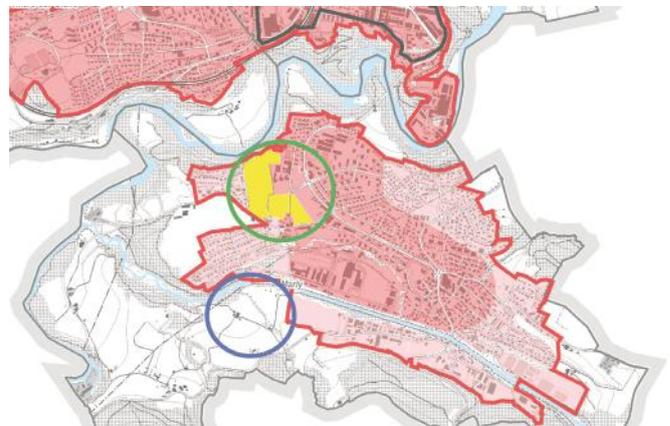


Abbildung 30: Änderung der Siedlungsgrenzen in Marly: Aufnahme des Sektors Grand Pré (grüner Kreis) kompensiert durch die Entzoning des Sektors Pré aux Moines südwestlich der Ärgera (blauer Kreis)

Die allgemeine Revision des OP von Marly ist zurzeit im Gang (Dossier für Vorprüfung in Abschlussphase). In Absprache mit der Gemeinde sieht das AP3 vor, den Sektor Grand-Pré als zukünftige Erweiterungsfläche in die Siedlungsgrenzen aufzunehmen, denn er liegt in der Fortsetzung des kompakten Perimeters des Dorfes. Er schliesst eine Siedlungslücke und weist gute Rahmenbedingungen für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auf. Im Gegenzug sollen die bereits in der Bauzone (Arbeitszone) befindlichen Parzellen beim Pré aux Moines aufgrund ihrer peripheren Lage südwestlich der

Ärgera und der schwierigen Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel aus den Siedlungsgrenzen entfernt werden.

Der Sektor Grand-Pré entspricht einer Priorität 3 (langfristig) gemäss Strategie. Im Hinblick auf die allgemeinen Bedingungen wird diese Änderung wie folgt begründet:

- Der Erweiterungsbedarf ist im kommunalen Kontext gerechtfertigt, denn er entspricht der von der Gemeinde in ihrem OP vorgesehenen Strategie. Zudem erfolgt ein Austausch mit Flächen in weniger günstigen Lage. Auf interkommunaler Ebene ist der Bedarf begründet, denn der Sektor Grand Pré hat Anteil an der Aufnahme der erwarteten zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration.
- Die Änderung stimmt mit dem Raumkonzept überein, denn sie erfolgt in der funktionalen Achse „Marly-Pérolles“. Sie schliesst eine Siedlungslücke im kompakten Perimeter der Achse, in der Nähe des geplanten Stadtboulevards.
- Die vom AP3 verlangten Bedingungen für die Minstdichte (kompakter Perimeter) gewährleisten eine rationelle Bodennutzung.
- Der Sektor liegt in der Nähe einer Haltestelle der Linie 1 des städtischen Busnetzes. Eine neue Buslinie (3 Cormin-boeuf - Marly) könnte zudem die Erschliessung des Standorts verbessern.
- Ein Siedlungsentwicklungskonzept ist zwingend erforderlich.

Zudem forderte das AP2 eine besondere zusätzliche Bedingung für diesen Sektor: eine GFZ von mindestens 1,2. Mit der verlangten Minstdichte für die Flächen von Priorität 3 ist die Einhaltung dieser Bedingung gewährleistet.

Sektor Corberayes in Givisiez



Abbildung 31: Änderung der Siedlungsgrenzen in Givisiez: Integration des Sektors Corberayes (grüner Kreis)

2013 hat die Gemeinde einen Studienauftrag für den Sektor Corberayes¹⁹ erteilt, der die Aspekte Verdichtung, Mobilität, Landschaft und öffentliche Räume behandelt. Damit wollte sie eine Gesamtschau für die qualitativ hochstehende Entwicklung des Sektors erhalten und die Grundanforderungen für die Aufnahme des Sektors in das Siedlungsgebiet erfüllen.

Anschliessend wurde die allgemeine Revision des OP von Givisiez im März 2015 öffentlich aufgelegt, wobei der Sektor Corberayes als Mischzone eingezont wurde. Die Revision erwartet derzeit die Genehmigung durch den Kanton. Laut GBR ist die Mischzone für mässig störende Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbeaktivitäten sowie für das Wohnen bestimmt, wobei der für die Arbeit genutzte Geschossflächenanteil mindestens 30 % betragen muss (um eine gewisse Durchmischung zu garantieren). Angesichts des Vorangehenden weist der Sektor Corberayes gemäss Strategie die Priorität 2 auf. Seine Aufnahme in das Siedlungsgebiet begründet sich wie folgt:

- der Erweiterungsbedarf ist im kommunalen Kontext gerechtfertigt, denn er entspricht der von der Gemeinde in ihrem OP vorgesehenen Strategie. Auf interkommunaler Ebene ist der Bedarf begründet, denn der Sektor hat Anteil an der Aufnahme der erwarteten zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration.
- die Änderung stimmt mit dem Raumkonzept überein, denn sie erfolgt in der funktionalen Achse „Belfaux - Givisiez“.
- Sie schliesst eine Siedlungslücke im kompakten Perimeter der Achse, im Herzen der Agglomeration.
- das GBR sieht bereits eine GFZ von 1,4 vor, und die vom AP3 verlangten Bedingungen für die Minstdichte (kompakter Perimeter) gewährleisten eine rationelle Bodennutzung.
- im Rahmen des AP3 sorgt eine neue Tangentialbuslinie (8 Moncor - Givisiez - Musy) für die Erschliessung des Standorts durch den öV.
- ein Siedlungsentwicklungskonzept mit der Gesamtschau für den Standort wird bereits im Rahmen des Studienauftrags erstellt, und die Pflicht zur Erarbeitung eines Detailbebauungsplans (DBP) für den ganzen Sektor ist im zur Genehmigung eingereichten OP eingetragen.

Die besonderen im AP2 dargestellten Bedingungen für Corberayes waren ausserdem: eine minimale GFZ von 1,2, die Integration der zugelassenen Entwicklung vor 2030 in ein Projekt für den ganzen Standort sowie der langfristige garantierte Erhalt der grossen offenen und durchgehenden Landschaftsflächen zwischen Givisiez und Moncor. Mit dem qualitativen Ansatz des Studienauftrags hat die Gemeinde diese Anforderungen vollumfänglich erfüllt.

19 – Gemeinde Givisiez, Team +, Mandats d'étude parallèles „Secteur Chandolan - Corberayes - Chassotte, - Rapport du collège“, April 2013.

Sektor Haut des Agges in Avry

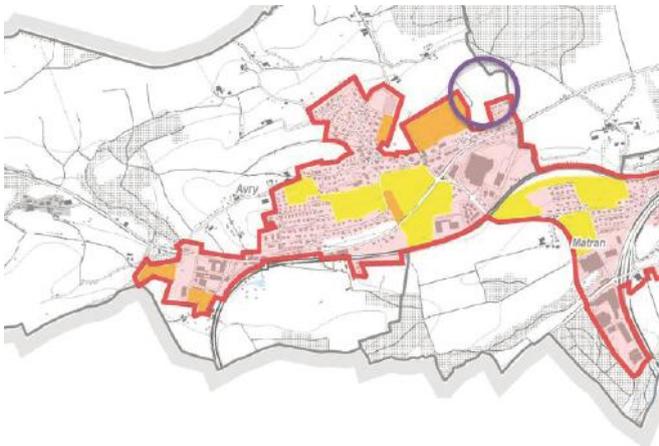


Abbildung 32: Sektor Haut des Agges in Avry (violetter Kreis), der nicht in das Siedlungsgebiet aufgenommen wird

Aufgrund der im Gebiet von Avry bereits reichlich verfügbaren Reserven (Haut des Agges Ouest, Fontanettes, Marie-Favre und Arbeitszone Rosé) und seiner dezentralen Lage am Rand der Gemeinde wird der Sektor Haut des Agges Est nicht in das Siedlungsgebiet des AP3 aufgenommen.

Flächenaustausch in Belfaux

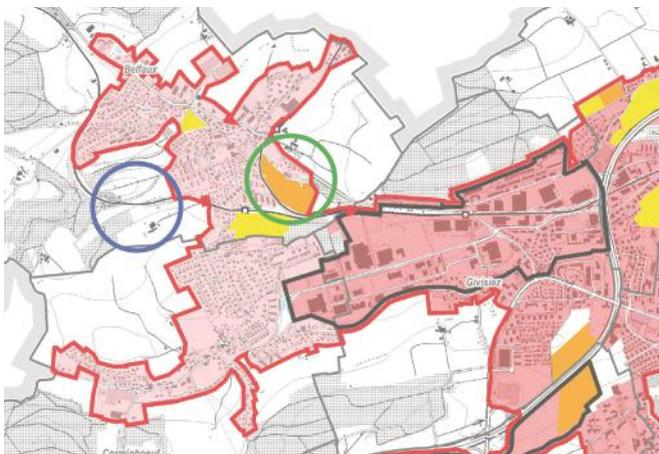


Abbildung 33: Änderung der Siedlungsgrenzen in Belfaux: Integration des Sektors En Lâ (grüner Kreis) im Gegenzug für die Herausnahme des Sektors westlich von Champ Bonjard (blauer Kreis)

Im Rahmen des Revisionsverfahrens der OP in Belfaux wurde inzwischen die Vernehmlassung zur Vorprüfung durch den Kanton abgeschlossen. Das Dossier muss angepasst werden, um den verschiedenen Stellungnahmen, aber vor allem auch dem Volkswillen Rechnung zu tragen, der bei der Abstimmung zum neuen RPG zum Ausdruck gebracht wurde. Im Rahmen der Arbeiten zur Anpassung des OP und in Abstimmung mit der Erstellung des AP3 wurde eine Anpassung der Siedlungsgrenzen festgelegt. Dabei geht es um die Vergrößerung des Sektors En Lâ. Dieser weist gute Rahmenbedingungen auf, wie z.B. die bevorzugte Lage zwischen zwei S-Bahn-Haltestellen, die Beanspruchung eines Gebiets von geringer landwirtschaftlicher Qualität (Erhalt der Fruchtfolgeflächen) und die Integration in die bestehende Siedlung bei gleichzeitiger Schliessung

einer Lücke. Eine Machbarkeitsstudie für die Erschliessung durch den Strassenverkehr wurde bereits durch die Gemeinde erstellt und vom Kanton grundsätzlich gutgeheissen. Die Vergrößerung ermöglicht ein globales Siedlungsentwicklungskonzept sowie eine gewisse Optimierung der erforderlichen Einrichtungen. Diese Siedlungserweiterung wird im Verlauf des Jahres 2016 öffentlich aufgelegt werden, parallel zur Verfeinerung des AP3. Angesichts des Fortschrittsstandes und der politischen Konsolidierung in diesem Sektor weist diese Erweiterung Priorität 2 auf.

Im Gegenzug wird der Sektor westlich des Champ Bonjard aus dem Siedlungsgebiet ausgezont. Dies aufgrund seiner ländlichen Lage und der grösseren Distanz zu den beiden S-Bahn-Haltestellen sowie zur Vermeidung der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen durch die Siedlungsentwicklung.

Obwohl diese Änderung im AP2 ursprünglich nicht vorgesehen war, ist sie aus Sicht der Kohärenz mit dem Raumkonzept und der guten Rahmenbedingungen für die Planung sinnvoll. Sie ist auch durch die Gemeinde, die Agglomeration und den Kanton abgestimmt und politisch konsolidiert.

Sektor beim Zelgmoosweg (rund 6 ha)

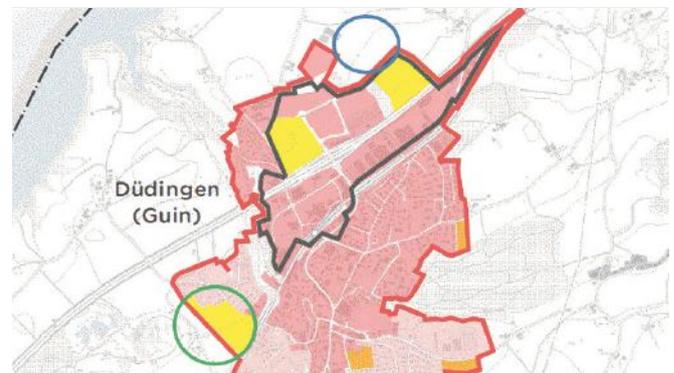


Abbildung 34: Änderung der Siedlungsgrenze in Düdingen: Aufnahme des Sektors beim Zelgmoosweg (grüner Kreis) kompensiert durch die Auszonung des nordöstlichen Sektors der strategischen Standortes Birch

Die Ortsplanungsrevision von Düdingen wurde vom Kanton im Juni 2016 genehmigt. In Absprache mit der Gemeinde sieht das AP3 vor, den Sektor beim Zelgmoosweg als zukünftige Erweiterungsfläche in die Siedlungsgrenze aufzunehmen, denn er schliesst eine bestehende Siedlungslücke und wird Dank der TransAgglo an den Bahnhof Düdingen angeschlossen. Im Gegenzug soll ein Stück des strategischen Standortes, das sich heute in der Landwirtschaftszone befindet, aus der Siedlungsgrenze entfernt werden. Dies aufgrund der Tatsache, dass der Besitzer dieses Stück Land nicht einzonen will, und dass es sich als schwierig erweist, einen Investor zu finden, der an diesem Standort etwas entwickeln möchte.

Der Sektor beim Zelgmoosweg entspricht einer Priorität 3 (langfristig) gemäss Strategie des AP3. Im Hinblick auf die allgemeinen Bedingungen wird diese Änderung wie folgt be-

gründet : Der Erweiterungsbedarf ist im kommunalen Kontext gerechtfertigt, denn er entspricht der von der Gemeinde in ihrem OP vorgesehenen Strategie. Zudem erfolgt ein Austausch mit Flächen in weniger günstigen Lage :

- Auf interkommunaler Ebene ist der Bedarf begründet, denn der Sektor beim Zelmoosweg hat Anteil an der Aufnahme der erwarteten zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration ;
- Die vom AP3 verlangten Bedingungen für die Minstdichte (kompakter Perimeter) gewährleisten eine rationelle Bodennutzung ;
- Der Sektor liegt in der Nähe des Bahnhofs Düdingen. Eine neue Buslinie ist im AP3 vorgesehen und wird zu einer besseren Erschliessung des Standortes führen ;
- Ein Siedlungsentwicklungskonzept ist zwingend erforderlich.

6.3 – Qualitativer Aspekt der Siedlungsentwicklung

Um das Verdichtungsziel zu erreichen, müssen die Behörden eine proaktive Rolle einnehmen, die über die „einfache“ Begleitung und Nachverfolgung von Projekten privater Promotoren hinausgeht²⁰. Mit der Gesamtschau nach Achsen sollen - insbesondere im Hinblick auf die Quantifizierung des Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzials der einzelnen Parzellen - die Grundlagen für die Siedlungsentwicklung festgelegt werden. Ergänzend hierzu müssen sowohl eine Strategie als auch Massnahmen mit Hebelwirkung erarbeitet werden, mit denen dieses Potenzial effektiv aktiviert werden kann.

Qualitätsgarantie durch die Behörden

Die Wirksamkeit der gewählten Strategie in diesem Bereich erfordert eine klare Verteilung der Rollen und Aufgaben der verschiedenen öffentlichen Akteure.

Das AP3 anerkennt die Gemeinden als bevorzugte Akteure auf lokaler Ebene, da sie über gründliche Kenntnis des Gebiets und seiner sozioökonomischen Gegebenheiten und Dynamiken verfügen. Sie haben auch die gesetzliche und institutionelle Berechtigung, um auf ihrem Gebiet tätig zu werden. Daher obliegt ihnen die Aufgabe, mit den Eigentümern der (im Rahmen der Entwicklungskonzepte pro Achse identifizierten) Schlüsselparzellen Kontakt aufzunehmen, ihre Absichten zu ermitteln (Umfrage) und allfällige Blockaden abzubauen. In diesem Rahmen kann die Gemeinde auch qualitätssichernde Verfahren fördern, welche den anerkannten Regeln entsprechen (Wettbewerbe, Studienaufträge oder ähnliche Verfahren). Infolge direkter Befragungen kann ein Eigentümer zum Beispiel entscheiden, Arbeiten auf seinem Grundeigentum aufzunehmen, oder, im Gegenteil, kann die Gemeinde ihre

Aufmerksamkeit auf eine andere Parzelle richten, wenn ein Eigentümer kein unmittelbares Interesse an der Nutzung seiner Parzelle zeigt.

Die Agglomeration würde eher eine unterstützende Rolle einnehmen, zum Beispiel indem sie eine praxisorientierte „Toolbox“ entwickelt (Instrumente für Planung und Lenkung, Massnahmen gegen Baulandhortung, gute Praktiken zum Schutz des baukulturellen Erbes usw.) und den Gemeinden zur Verfügung stellt. Die Gemeinden könnten bei der Agglomeration bei Bedarf auch technische Unterstützung finden. Ausserdem könnte auch eine Plattform für den Austausch von Erfahrungen der Gemeinden (wie die im Folgenden beschriebenen) geschaffen werden, damit sie von den Erfahrungen der anderen profitieren könnten.

Gute Praktiken identifizieren und reproduzieren

Mehrere Vorhaben zur Gewährleistung der qualitativen Aspekte der Siedlungsentwicklung laufen bereits in der Agglomeration. Die Gemeinde Marly hat für das Projekt „Park des Falaises“ ein beispielhaftes Vorhaben lanciert, das im Rahmen von European 12 Schweiz (internationaler Architekturwettbewerb, der in 16 Ländern gleichzeitig durchgeführt wird) ausgezeichnet wurde. Dank dem Engagement der Gemeinde in einem Qualitätsvorhaben konnten innovative Siedlungsentwicklungsszenarien für den Nordzugang der Gemeinde entworfen werden.



Abbildung 35: Auszug aus dem Projekt «Parc des Falaises», erarbeitet durch die Architekten und Raumplaner Panaite und Munteanu (Marly, 2014).

²⁰ – Das vom Kanton erstellte Dokument „Raum 2030“ hat den Weg für eine neue Philosophie und neue Instrumente für die Entwicklung des Kantons Freiburg gezeigt.

In Villars-sur-Glâne wurde in einem partizipativen Verfahren das Projekt „Métamorphouse“ erarbeitet, das die Hauseigentümer auffordern will, ihre Baurechte besser zu nutzen. Ein Katalog von konkreten Möglichkeiten wurde präsentiert, in dem die Einfamilienhäuser verdoppelt, geteilt, aufgestockt oder durch eine Brücke verbunden wurden, je nach den sich verändernden Bedürfnissen einer Familie und ihrer Generationen. Häufig ist nämlich der Lebenszyklus einer Familie der Schlüssel zur Veränderung (Eigentümer werden älter, Kinder verlassen das Haus, zunehmende Unterhaltsarbeiten, Bedarf an zusätzlichen Einkünften usw.).

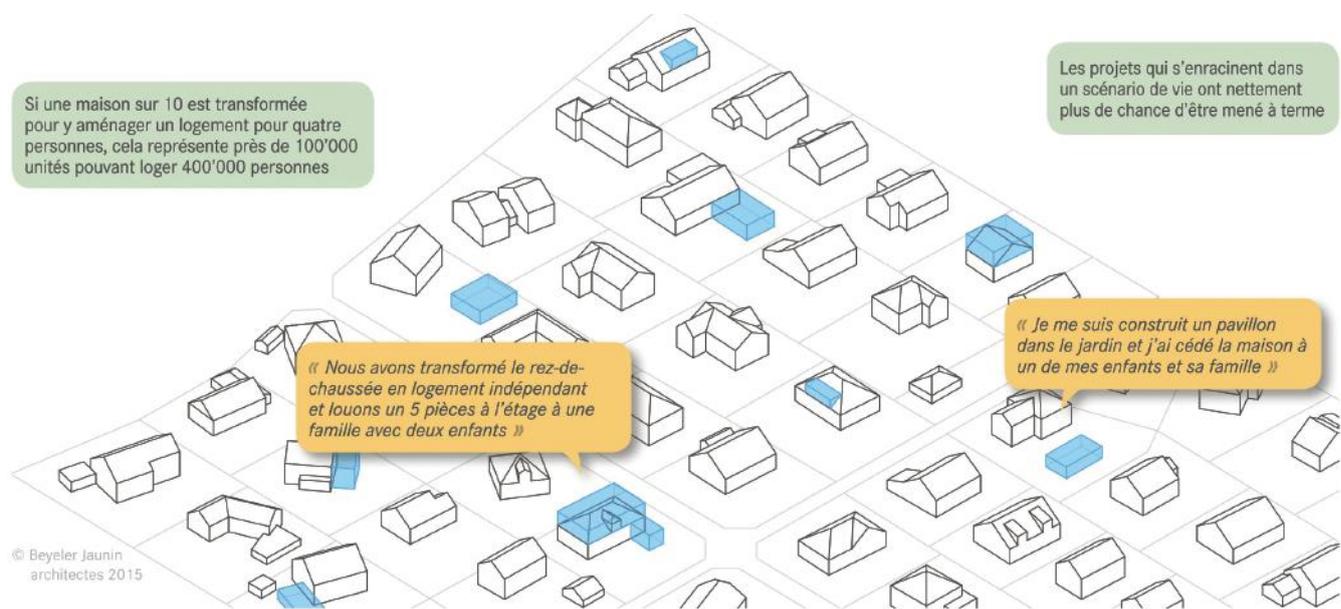


Abbildung 36: Auszug aus dem Projekt «Metamorphouse», entworfen durch den Architekten M. Beyler

6.4 – Strategische Standorte der Agglomeration

Gemäss Strategie des AP2 wird sich die Entwicklungsdynamik der Agglomeration in erster Linie auf die strategischen Standorte konzentrieren. Diese eignen sich besonders für die Entwicklung durchmischter Quartiere (wirtschaftliche Tätigkeiten, Wohnungen, öffentliche Einrichtungen usw.) und für die Aufnahme von Einrichtungen und Anlagen von regionaler Bedeutung. Die Agglomeration ist sich bewusst, dass die Definition dieser Kriterien nicht sehr klar ist. So haben die aktuellen strategischen Sektoren beispielsweise nicht die gleichen Entwicklungsziele oder die gleiche Bestimmung. Um diese Lücken zu schliessen wird die Agglomeration eine Wirtschaftsstudie lancieren, die unter anderem die Art und Bestimmung der strategischen Standorte definieren soll.

Die strategischen Agglomerationsstandorte wurden bereits im Raumkonzept des AP2 bestimmt und wurden im AP3 mit einigen Anpassungen übernommen: Bahnhof Freiburg (Dreh- und Angelpunkt des Raumkonzepts), Pérolles-Ebene - Cardinal (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). Hinzu kommen die Anfrage für den Sektor MiC in Marly und den Sektor Avry-Matran.

Eine erste Anpassung betrifft den Bahnhof Freiburg, der nicht mehr zum strategischen Standort Pérolles-Cardinal gehört. Aufgrund seiner besonderen Rolle (Dreh- und Angelpunkt des Systems) ist nämlich eine eigenständige Planung erforderlich. Der Bahnhof ist ein Sonderfall, da ihm die Bedeutung eines multifunktionalen Knotenpunktes für die Agglomeration zukommt. Er dient zugleich als Stadttor und Pforte zur übrigen Schweiz, als Verkehrsschnittstelle und als Element des öffentlichen Raumes. Eine zweite Änderung betrifft den Standort Bertigny, der ungeachtet seiner Bedeutung als ein klassischer Entwicklungsstandort betrachtet wird, während er im AP2 noch als „ausserordentlicher strategischer Standort“ bezeichnet wurde. Die Tragweite dieser Änderung ist allerdings ausschliesslich sprachlicher Natur.

Manche strategische Agglomerationsstandorte entsprechen zudem den kantonalen strategischen Sektoren gemäss dem geltenden kantonalen Richtplan:

- die strategischen Agglomerationsstandorte Bahnhof Freiburg und Pérolles-Ebene - Cardinal entsprechen im Grosse und Ganzen dem kantonalen strategischen Sektor „unmittelbare Umgebung des Bahnhofs Freiburg“,
- der strategische Agglomerationsstandort Bahnhof Nord Düdingen - Birch entspricht teilweise dem kantonalen strategischen Sektor „Birch“,
- die strategischen Agglomerationsstandorte Bertigny und Moncor entsprechen dem kantonalen strategischen Sektor „unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd (Bertigny)“

Um die Wirtschaftsstrategie der Agglomeration und die wirtschaftliche Ausrichtung jeder einzelnen Arbeitszone und der aktuellen strategischen Standorte genauer zu definieren, erweist es sich als notwendig, dass die Agglomeration eine Wirtschaftsstudie auf der Grundlage ihres Territoriums erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Studie ermöglichen die Planung und Entwicklung von strategischen Standorten in einer konsolidierten Raumplanungsvision. Besagte Studie soll zusätzlich Aufschluss geben darüber, ob es Sinn macht, die im AP3 vorgeschlagenen strategischen Standorte beizubehalten, und sie soll prüfen, ob der Sektor MiC in Marly und der Sektor Avry-Matran sowie eventuell auch strategische Standorte in das AP3 aufgenommen werden sollen.

Der Rahmen dieser Studie muss grösser gefasst werden, da es hier über die Thematik der strategischen Standorte im AP3 hinausgeht. Es muss ein allgemeiner Rahmen gewählt werden, der die zukünftigen Aktivitäten zur wirtschaftlichen Entwicklung einschliesst und auch solche, die in Verbindung mit der Planung und Entwicklung strategischer Standorte stehen. Infolgedessen sollte die Agglomeration die Erarbeitung einer solchen Studie mit Priorität (im Laufe des Jahres 2017) und unabhängig vom AP3 anstossen. Letzteres weil diese Studie in der Massnahmenliste des AP3 nicht aufgeführt ist.

Eine bessere Kenntnis der wirtschaftlich ausgerichteten territorialen Fragen in den Grenzen der Agglomeration, wird nicht zuletzt vom teilweise revidierten RPG gefordert, das eine regionale Verwaltung der Arbeitszonen befürwortet. Eine stärkere Koordinierung an diesem Punkt muss zwischen den Bereichen Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Mobilität als Hauptaufgaben der Agglomeration sowie mit anderen Partnern in Privatwirtschaft und Verwaltung, insbesondere mit den Mitgliedsgemeinden, dem Saane- und dem Sensebezirk sowie dem Kanton, sichergestellt werden.

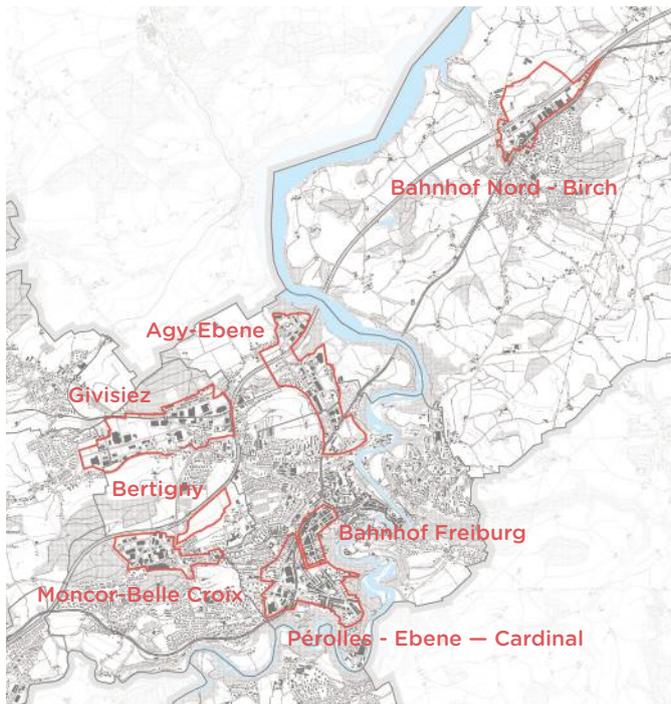


Abbildung 37: Perimeter der strategischen Agglomerationsstandorte.

Bahnhof Freiburg



Moncor – Belle-Croix



Bertigny



Givisiez



Agy - Ebene



Pérolles - Ebene - Cardinal



Bahnhof Nord - Birch



Abbildung 38: Luftansichten der strategischen Agglomerationsstandorte.

Das Hauptproblem bei den strategischen Standorten ist, dass eine politisch konsolidierte Sicht des Raumes in einem für die betroffenen Behörden verbindlichen Planungsdokument fehlt. Je nach Fall gibt es gar keine Dokumente oder aber eine Vielzahl von Studien, die nicht durch die Verpflichtung der Behörden politisch konsolidiert sind (vgl. Diagnose, Kapitel 3.3). Dies, obwohl für jeden in den Massnahmenblättern des AP2 beschriebenen Standort obligatorisch ein Richtplan (für die kommunalen und kantonalen Behörden verpflichtendes strategisches Planungsdokument) zu erarbeiten ist.

Dieser Planungsrückstand ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass keine zuständige Behörde für die Studien zu den strategischen Standorten und für ihre Integration in eine kohärente Gesamtschau für die ganze Agglomeration bezeichnet wurde. Das AP2 war nämlich nicht sehr klar bei der Zuweisung der Funktionen an die verschiedenen betroffenen Behörden (Agglomeration, Gemeinde, Kanton). Mit anderen Worten wurden Ziele und Aufgaben bestimmt, nicht jedoch der jeweils für die Ausführung zuständige Akteur.

Die Siedlungsentwicklungsstrategie will eine pragmatische Lösung bieten. Sie bekräftigt den Grundsatz, dass jeder strategische Standort verbindliche Planungsinstrumente mit einer Gesamtschau und einer politischen Konsolidierung durch alle betroffenen Akteure benötigt. Bei der Verteilung der Zuständigkeiten wird jedoch vorgeschlagen, der Vielfalt der Situationen und dem unterschiedlichen Reifegrad der verschiedenen Standorte Rechnung zu tragen. Die Behörde, welche die Gesamtschau koordiniert, kann somit je nach Fortschrittsstand der laufenden Planung oder nach geografischer Lage des betreffenden Standorts variieren. Die Gemeinde scheint in diesem Zusammenhang die geeignetste Behörde für die Steuerung der übergeordneten Planung der strategischen Standorte zu sein, es sei denn sie verfügt nicht über die dafür erforderlichen internen Ressourcen und/oder sie beantragt ausdrücklich die Unterstützung der Agglomeration. Falls die Agglomeration nicht für die übergeordnete Planung und Begleitung des Gesamtstandorts zuständig ist, beteiligt sie sich aktiv an der Erarbeitung der Planungstools in denjenigen Bereichen, die sich direkt aus ihren Aufgabenbereichen ergeben (sektorielle Koordination). Die Agglomeration prüft insbesondere, ob die Planung der vorgängig definierten Gesamtschau pro Achse entspricht, ob die Koordination mit den Verkehrsträgern gewährleistet ist und ob das Wirtschaftsprofil des Standorts klar festgelegt und mit der eigenen Strategie kohärent ist. Die Beteiligung der Agglomeration an der zukünftigen und laufenden Planung ist umso wichtiger, als die strategischen Standorte eine tragende Rolle für ihre Entwicklung spielen, die über die Gemeindeebene hinausgeht.

Erwartete Wirkungen:

- optimale Nutzung des grossen Aufnahmepotenzials für Einwohner und Arbeitsplätze,
- einander ergänzende wirtschaftliche Nutzungen, die sich in eine Gesamtstrategie einfügen,

- eine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr je nach vorgesehener Entwicklung,
- politisch konsolidierte und föderative Projekte der betroffenen öffentlichen und privaten Akteure.

Die Mitarbeit und die Beteiligung der betroffenen Gemeinden ist dabei von grösster Bedeutung, um die Kohärenz der gewählten Lösungen sicherzustellen. Dasselbe gilt für den Kanton im Fall der kantonalen strategischen Sektoren (insbesondere für Bluefactory). Die Planung der anderen kantonalen strategischen Sektoren liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden und Regionen.

Die grosse Vielfalt der Situationen erfordert auch eine gewisse Flexibilität bei der Wahl der verbindlichen Planungsinstrumente, welche die zuständigen Behörden einsetzen sollen. In den meisten Fällen geht es darum, die verfügbaren Instrumente zu verbinden, namentlich jene der „klassischen“ Raumplanung (Gemeinderichtpläne, überkommunale Richtpläne) aber auch projektspezifische Ad-hoc-Instrumente (Vereinbarungen zwischen den Behörden oder zwischen Behörden und Promotoren/Eigentümern usw.).

Die bestehenden und laufenden technischen Studien für die strategischen Standorte werden fallweise beurteilt und in die genannten verbindlichen Instrumente integriert. Somit wird je nach Situation entschieden, wie vertiefte Vorgehen notwendig sind: dies kann von der „einfachen“ politischen Konsolidierung und Formalisierung der bestehenden Studien in einem verbindlichen Dokument bis zur Erstellung eines Planungstools „von A bis Z“, mit dem ganzen damit verbundenen Verfahren reichen. Bevor die Gemeinden neue Studien im Perimeter eines strategischen Sektors lancieren, nehmen sie Kontakt mit der Agglomeration auf, um sich über die Wahl des geeignetsten Mittels für die Lancierung oder die Fortsetzung des Planungsprozesses abzusprechen.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat bereits die ersten Erfahrungen aus Modellvorhaben²¹ für die Entwicklung in den strategischen Sektoren der Agglomerationen in der Schweiz gesammelt. Es geht dabei um Innovationen, die gezielt für den jeweiligen Fall erarbeitet wurden und nicht nur eine engere Koordination der sektoriellen Politiken (Siedlungsentwicklung, Wirtschaft, Umwelt), sondern auch eine bessere horizontale (zwischen den Partnern innerhalb der Agglomeration) und vertikale (Bund-Kanton-Agglomeration) Zusammenarbeit bezwecken. Diese Studie enthält mehrere Empfehlungen.

Folglich sind die wichtigsten Erfordernisse bei der Planung der strategischen Standorte eine bessere Steuerung, die Klärung der Aufgaben und die Koordination zwischen den Akteuren. Spezifische Herausforderungen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Profil der Standorte sind im Strategiebericht erläutert. Diese ergänzen die bereits im AP2 festgestellten Punkte.

21 – Topos Urbanisme, Feddersen & Klostermann, Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung: Strategische Teilgebiete der Agglomerationen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Hrsg., 2013)

6.5 – Konformität der Siedlungsstrategie mit dem teilweise revidierten RPG

Das Hauptziel des revidierten RPG ist die Siedlungsentwicklung nach innen. Zur Veranschaulichung dieser Strategie müssen sich die Gemeinden zur Umsetzung verschiedener Aktivitäten innerhalb der offiziell genehmigten Bauzonen verpflichten. Diese Aktivitäten beinhalten insbesondere eine Neuqualifizierung der bestehenden Siedlung, eine optimale Nutzung (Verdichtung) der Bauzonen sowie die Bereitstellung von gehortetem Bauland. Ist das Potential in den offiziell genehmigten Bauzonen ausgeschöpft, können die Gemeinden neue Einzonungen in Erwägung ziehen.

Die Verdichtungsstrategie des AP3 soll hinsichtlich der Siedlungsentwicklung nach innen an das RPG angepasst sein. Durch die Begrenzung eines für die Siedlungsentwicklung verpflichtenden Perimeters kann die Zersiedlung gebremst und Siedlungsentwicklung der Agglomeration nach innen gefördert werden. Ausserdem legt das AP3 Siedlungsprioritäten fest, die einzuhalten sind. Vor der Erschliessung neuer Bauzonen in in den Gemeinderichtpläne vorgesehenen Erweiterungsgebieten (Siedlungspriorität 3) müssen zunächst die offiziell genehmigten Bauzonen (Priorität 1, siehe Priorität 2 gemäss tatsächlich eingezoner Flächen) verdichtet werden. In diesem Zusammenhang muss eine durchschnittliche Siedlungsdichte von mindestens 110 Einwohnern/Arbeitsplätzen in derselben funktionalen Achse erreicht werden (siehe Kapitel S2.4 des Strategieberichts - Siedlungspriorität 3).

Was die vom RPG befürworteten Aktivitäten (Neuqualifizierung der bestehenden Siedlung und optimale Nutzung der Bauzonen) betrifft, so will das AP3 diese im Rahmen der Umsetzung von Siedlungsentwicklungsmassnahmen vertiefen. Die Evaluierung des quantitativen Potenzials der Verdichtung erfolgt im Rahmen der Koordination der Entwicklung pro Achse (Massnahmenpaket 3S.01). Die Verdichtungsqualität (im Raumkontext der Agglomeration differenzierte Verdichtungsstrategie) wird im Rahmen der Umsetzung von Massnahme 3S.02.00 „Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone“ untersucht.

Was schliesslich die Aktivitäten zur Bereitstellung von gehortetem Bauland angeht, so ist der Spielraum der Agglomeration relativ eng. Die Siedlungsmassnahme 3S.02.00 soll eine Analyse der Eigentumsstrukturen der Flächen in Bauzonen zulassen, um eine Bestandsaufnahme der gehorteten Flächen vornehmen zu können. Später wird es darum gehen, Massnahmen zum Kampf gegen die Hortung von noch unbebautem Bauland festzulegen. Die tatsächliche Bereitstellung dieser Flächen hängt im Wesentlichen von den zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln im Kampf gegen die Hortung ab. Die Weigerung der Mehrheit des Freiburger Grossen Rats, den Gemeinden ein gesetzliches Kaufrecht (: Ist das der richtige Terminus bei Ihnen?) zu gewähren, mit dem diese zu bestimmten Bedingungen und mit einer gesetzlich festgelegten Frist die offiziell genehmigten jedoch nicht bebauten Flächen erwerben dürfen, stellt ein grosses Hindernis bei der Bereit-

stellung der Flächen dar. Hochwertige Landwirtschaftsflächen sind Teil der seltensten nichterneuerbaren Ressourcen. Infolgedessen zielt die zweite Überarbeitung des RPG auf einen besseren Schutz dieser Flächen ab. Die Hauptinstrumente zum Erreichen dieses Ziels sind die Verpflichtung, Ersatz für in Bauzonen umklassifizierte Fruchtfolgeflächen zu schaffen, und das Verbot, weitere Umklassifizierungen in Bauzonen vorzunehmen, wenn die Mindestquote des Kantons an Fruchtfolgeflächen nicht erfüllt ist.

Mit festen Erweiterungsgrenzen für die Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungsprioritäten, die in erster Linie auf die Verdichtung der offiziell genehmigten Bauzonen abzielen, ermöglicht die Strategie des AP3 eine rationelle und dichte Siedlungsentwicklung und schützt zugleich den Boden und die Fruchtfolgeflächen (FFF). Durch die Begrenzung der Siedlungsentwicklung kann insbesondere eine Zersiedelung auf grossen Fruchtfolgeflächen ausserhalb des Siedlungsgebiets vermieden werden. Die Karte in Beilage 3 dieses Berichts zeigt, dass sich auch Fruchtfolgeflächen innerhalb der Siedlungsgrenzen befinden. Einige dieser Flächen sind von Einzonungsverfahren betroffen (Siedlungspriorität 2), die zur Zeit u.a. durch ein kantonales Bauzonenmoratorium kraft teilweise revidiertem RPG gestoppt sind. Das AP3 enthält den Vorschlag, dass bei einer Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (FFF) 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. Im kantonalen Richtplan muss eine Bewertung aller Unternehmen im Siedlungsgebiet sowie aller auf den FFF geplanten Projekte vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Mindestquote auf kantonaler Ebene eingehalten wird.

Das teilweise revidierte RPG hat ein Bauzonenmoratorium eingeführt. Bis zur Genehmigung der neuen kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat unterliegen die Bauzonen einem Moratorium: Möchte eine Gemeinde seine Bauzone erweitern, so muss sie im Gegenzug eine gleich grosse Fläche zurückzonen.

In den Siedlungsgrenzen sind die Gemeinden befugt, gemäss den von der Agglomeration festgesetzten Prioritäten neue Bauzonen festzulegen.

Die Möglichkeit der Einzonung von Flächen mit Siedlungspriorität 2 und 3 hängt stark von der Auslegung der Bauzonen ab, die der Kanton im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans berechnet. Dieser Faktor bestimmt die reale Fläche für eine Siedlungsentwicklung. Es wird allerdings garantiert, dass das Agglomerationsprogramm einen Beitrag zur Eindämmung von Zersiedelung leistet.

Was schliesslich die Verpflichtung der Koordination von Agglomerationsmassnahmen mit dem kantonalen Richtplan betrifft, so wird dies ausführlich im Kapitel 11.1 „Koordination mit dem kantonalen Richtplan“ dieses Berichts behandelt.

6.6 – Begründung und Nutzen der Strategie

Die Siedlungsentwicklungsstrategie bietet den folgenden Mehrwert:

Konkrete Grundlagen für die Verdichtung (räumliche Grenzen und Prioritäten)

Mit festen Grenzen für die Siedlungserweiterung nach aussen, der Priorität auf der Siedlungsentwicklung sowie Kriterien zur Mindestdichte bei Neueinzonungen sorgt die Strategie für eine rationelle und dichte Siedlungsentwicklung. Damit entspricht sie den Bedürfnissen bis 2030 und schützt zugleich den Boden, einschliesslich der Fruchtfolgeflächen, gemäss den Planungszielen und dem revidierten RPG. Das Vorgehen für die Konkretisierung auf Gemeindeebene ist klar festgelegt.

Kohärenz zwischen den Szenarien für die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung bis 2030 und der Siedlungsentwicklung.

Neben der quantitativen Garantie der Aufnahme von zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen erlauben die Prioritäten der Strategie für die Siedlungsentwicklung auch die Anpassung des Bedarfs an neuen Bauzonen an die effektive demografische und wirtschaftliche Entwicklung bis 2030. Im Fall einer hypothetischen Verlangsamung des Wachstums könnten die neuen Bauzonen nämlich nicht freigegeben werden.

Erhöhung der städtebaulichen Qualität

Die Empfehlung zur Durchführung qualifizierter Verfahren wie Studienaufträge, Wettbewerbe usw. und eine Unterscheidung nach baulichem Umfeld (kompakte Agglomeration / Agglomerationsgürtel) tragen dazu bei, die Verdichtung mit der Steigerung der städtebaulichen Qualität und der Lebensqualität zu vereinen.

Identifikation der strategischen Entwicklungsstandorte

Innerhalb der Siedlungsgrenzen werden strategische Standorte für Bevölkerung und Beschäftigung identifiziert. Diese werden in Kontinuität zum AP2 übernommen. Die Planung dieser Standorte ist eine Priorität für die Agglomeration. Die Ergebnisse der durchzuführenden Wirtschaftsstudie ermöglichen eine Potentialbewertung der verschiedenen Standorte und eine Bewertung des Reifegrads für die Umsetzung sowie die genaue Definition der Kriterien zur Bestimmung strategischer Sektoren.

Strikte Kriterien für die Fruchtfolgeflächen gemäss RPG (und RPV)

Gemäss Artikel 30 Raumplanungsverordnung (RPV) empfiehlt das AP3, dass bei der Einzonung von Fruchtfolgeflächen das kantonale Interesse anerkannt wird. Die Einzonung von Fruchtfolgeflächen ist in der Tat durch ihre kantonale Bedeutung und ihre optimale und rationelle Nutzung (Mindestdichte) gerechtfertigt. Diese Strategie benötigt die Unterstützung im Rahmen des in Revision befindlichen kantonalen Richtplans. Gemäss der Bemerkung des Bundes zum AP2 von 2011 (Kapitel 1.4, Wirksamkeitskriterium WK2) sind die Bestimmungen des geltenden kantonalen Richtplans (die vom Bund 2004 nur als „Koordination im Gang“ genehmigt wurden) nämlich nicht

einschränkend genug, um die allgemeine Vision des Agglomerationsprogramms zu unterstützen. Um eine Konzentration der Entwicklung in den Zentren (also in der Agglomeration) zu gewährleisten, die die besten Rahmenbedingungen für den Verkehr (insbesondere dichtes S-Bahn-Netz und städtische Busse) aufweist, muss der kantonale Richtplan Begleitmassnahmen vorsehen, welche die Periurbanisierung oder die Rurbanisation²² der de-zentralen Zonen ausserhalb der Entwicklungsachsen vermeiden. Um die Zersiedelung zu bremsen, sollten die verfügbaren Fruchtfolgeflächen im Kanton Freiburg vorrangig für eine rationelle Siedlungsentwicklung innerhalb der Siedlungsgrenzen der Agglomeration freigegeben werden und nicht ausserhalb, in stadterferneren Regionen.

Regionale Lösungen für die gesamte Agglomeration

In Übereinstimmung mit dem Gesamtkonzept, das dem Motto „Agglo-orientiert denken und handeln“ folgt, haben die Lösungen für die Siedlungsentwicklung wie die Siedlungsentwicklung nach Achse auch positive Auswirkungen auf die Region (Funktionieren des Gesamtsystems) und fördern so eine Kultur der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit, welche die Identität und die Zugehörigkeit stärkt.

22 – Rurbanisation bedeutet, dass immer mehr Menschen, die in der Stadt arbeiten, in die Dörfer am Stadtrand ziehen.

Mobilitätsstrategie

Das Raumkonzept wird durch ein Konzept für nachhaltige Mobilität ergänzt, dessen Hauptzweck die Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV), des Fussgänger- und Veloverkehrs ist. So soll für die Alltagsmobilität eine Alternative zum Auto geschaffen werden, die den raumplanerischen Zielsetzungen entspricht. Das Mobilitätskonzept beruht in erster Linie auf einer Neuorganisation des MIV-Managements und den Rahmenbedingungen zur Parkplatzpolitik, während Massnahmen ergriffen werden, um den öV, den Fussgänger- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten. Das Konzept wird mit den bestehenden Infrastrukturen umgesetzt. Um die Lektüre zu vereinfachen, wird das Konzept samt Zielen und Massnahmen nach Verkehrsträger erläutert. Nur wenn diese verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden, kann das Mobilitätsziel erreicht und können die raumplanerischen Bedürfnisse insgesamt erfüllt werden.

7.1 – Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (öV) ist Gegenstand einer thematischen Studie (Anhang 5 „Erarbeitung des AP3 – Leitbild für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes im Zeithorizont 2030, Studienbericht“, Dezember 2015). Diese entwirft ein Idealeitbild bis 2030 mit einem Aktionsplan bis 2022, was im übrigen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Agglomeration und des Kantons berücksichtigt. Nachfolgend wird die Studie in groben Zügen dargestellt.

7.1.1 – Entwicklungsziele

Hauptziel der öV-Strategie ist, den Mobilitätszuwachs, der sich aus dem erwarteten demografischen Wachstum bis 2030 ergibt, aufzufangen. Sie sieht vor, mit der bestehenden Infrastruktur ein öV-Netz zu entwickeln, das mit den Zielen der Siedlungsentwicklung im Einklang steht. In diesem Rahmen wurden Hypothesen entwickelt, um zu prüfen, ob die Optimierung des öV-Systems ohne den Bau schwerer Infrastrukturen (Tram) bis 2030 machbar ist.

Dazu wurde die Entwicklung des Modalsplits unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte beurteilt:

- Gesamtzunahme der Mobilität bis 2030 in der gleichen Grössenordnung wie das demografische Wachstum (Szenario hoch). Auf dieser Grundlage nimmt die Gesamtzahl der Fahrten in der Agglomeration von 287'000 im Jahr 2010 (Ausgangszustand AP2) auf 395'000 im Jahr 2030 zu.
- Stabilisierte Zahl Autofahrten zwischen 2010 und 2030 (125'500 gemäss AP2). Der Mobilitätszuwachs insgesamt (+110'000 Fahrten) wird hälftig durch öV und LV aufgefangen (je 55'000 Fahrten).

Bei diesen Hypothesen würde sich die Benutzung des öV verdoppeln, womit ihr Anteil am Gesamtverkehr von 16% auf 25% ansteigen würde (vgl. Grafik unten). Sie erlaubt jedoch,

die Herausforderungen bis 2030 abzuschätzen und eine zielführende Strategie zu entwickeln. Interessant ist, dass die 25% des öV am Modalsplit und allgemeiner der angestrebte Modalsplit bis 2030 (vgl. Schema unten) mit anderen Schweizer Städten vergleichbar ist. Zwar mögen diese Zahlen ehrgeizig sein, doch sind sie angesichts der laufenden Entwicklung in der Agglomeration, der im Rahmen des AP2 analysierten Daten und der Erfahrungen anderer Schweizer Städte durchaus realistisch.



Abbildung 39: Entwicklungsziele als Grundlage der öV-Strategie

Auf der Grundlage des angestrebten Modalsplits, bei dem sich der Anteil des öV bis 2030 verdoppeln soll, wurde die Kapazität des städtischen Bus-Primärnetzes überprüft. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- die Verkehrslast 2014 in Fahrgästen pro Stunde, die Vormittags zur Hauptverkehrszeit auf den verschiedenen Achsen ins Stadtzentrum fahren,
- der Auslastungsgrad der aktuellen Fahrzeugflotte zu den Stosszeiten bei Einsatz von Kapazitätsreserven, falls vorhanden,
- eine Korrektur aufgrund der Attraktivitätsunterschiede der aktuellen Linien, die sich aus der äusserst ungleichen Fahrplandichte ergibt, um das Verhältnis Fahrten-pro-Einwohner auf den verschiedenen Achsen anzugleichen,
- eine S-Bahn-Bedienung auf dem Niveau von 2015 ohne Taktverdichtung, neue Haltestellen und andere Infrastrukturbauten bis 2030. Diese Hypothese wurde aus Vorsicht geprüft, werden die geplanten Verbesserungen gewisser Strecken doch zu einer Entlastung der Stadtlinien führen, insbesondere zwischen Haltestellen und Bahnhöfen des Agglomerationsgürtels und dem Bahnhof Freiburg,
- eine Berechnung der erforderlichen Fahrplandichte aufgrund der aktuell eingesetzten Fahrzeuge (Trolleybusse und Gelenkbusse).

Die erforderliche Kapazitätssteigerung und Fahrplanverdichtung zu Stosszeiten auf den verschiedenen Achsen wird in der folgenden Abbildung zusammengefasst.

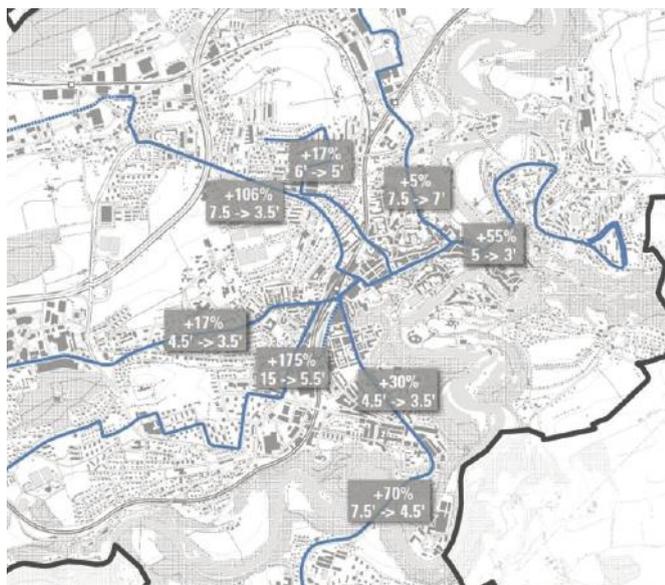


Abbildung 40: Aufgrund der erwarteten Entwicklung erforderliche Kapazitätssteigerung und Fahrplanverdichtung zu den Stosszeiten nach Achse.

Diese Kapazitätsanalyse zeigt, dass das städtische Hauptnetz bis 2030 mit den bestehenden Fahrzeugen (Trolley- und Gelenkbusse) betrieben werden könnte. Das Kursintervall der Busse würde 3–3,5 Minuten nicht überschreiten. Somit ist ein schwerer Verkehrsträger (Tram) aus Kapazitätsgründen bis 2030 nicht zwingend nötig. Umso mehr, als sich die Analyse auf das Wachstumsszenario hoch, eine ehrgeizige Verlagerungshypothese und auf den Beibehalt der aktuellen Kapazitäten ohne Berücksichtigung des geplanten S-Bahn-Ausbaus abstützt.

Eine weitere Erkenntnis aus der Analyse ist, dass sich nicht eine einzelne „Hauptlinie“ identifizieren lässt. Von den sieben analysierten Achsen sind vier auf ähnliche Kapazitäten angewiesen (Schönberg, Pérolles, Givisiez, Villars-sur-Glâne), während sich die anderen drei in recht ähnlichen Grössenordnungen bewegen. Das heisst, dass die Herausforderung der Agglomeration Freiburg nicht darin besteht, eine oder zwei Hauptachsen für einen schweren Verkehrstyp zu entwickeln, sondern vielmehr ein Netz städtischer Hauptlinien, die auf dem gesamten Agglomerationsgebiet einen hohen Erschließungsgrad gewährleisten.

7.1.2 – Die S-Bahn, Rückgrat des öV in der Agglomeration

Im vorangehenden Kapitel wurde aufgezeigt, dass die Erschließung der Agglomeration im Umsetzungshorizont des AP3, neben der S-Bahn als schwerem Verkehrsträger auf Ebene der Region und der Agglomeration, mit herkömmlichen Fahrzeugen wie Trolley- und Gelenkbusen gewährleistet werden kann. So stellt das Bahnnetz in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept das Rückgrat des öV in der Agglomeration dar, dessen Potenzial es auszuschöpfen gilt. Gemäss kantonaler Planung wird für die S-Bahn zu den Stosszeiten der Viertelstundentakt eingeführt.

Mit der Aufwertungsstrategie der S-Bahn sollen die Anschlüsse zwischen Bahn- und Busnetz verbessert und damit die Achsen der Agglomeration besser erschlossen werden. In diesem Zusammenhang müssen die S-Bahn-Haltestellen in erster Linie als eigentliche multimodale Umsteigeplattformen mit grossem Komfort und guter Ausrüstung (P&R, Kurzhaltebe-



Abbildung 41: Das Bahnnetz als Rückgrat für den öV auf Ebene der Region und der Agglomeration

reich, Veloabstellplätze, Bushaltestellen usw.) geplant werden. Daher sollen die Benutzerfreundlichkeit der Bahnhöfe und Haltestellen gesteigert, ihre Fussgänger- und Velozubringer verbessert und so ihr Einzugsgebiet vergrössert werden. In einem zweiten Schritt sollen die Zubringerlinien (Busse) so organisiert werden, dass die Reisezeit verkürzt und die Beförderungsgeschwindigkeit des öV auf dem Gebiet der Agglomeration beschleunigt wird. Dies gilt insbesondere für die Achsen Avry-Villars-sur-Glâne und Düdingen.

Um diese beiden prioritären Ziele zu erreichen, sind bauliche Massnahmen an den Bahnhaltstellen erforderlich. Diese Vorhaben sind in der kantonalen Planung bereits vorgesehen. Davon betroffen sind folgende Haltestellen:

Givisiez

Die geplante Siedlungserneuerung in der bestehenden Arbeitszone rund um den Bahnhof (Bau eines städtischen Quartiers mit Mischnutzung) befindet sich in der Umsetzungsphase. Dazu gehört auch die Verlegung des Bahnhofs um ein paar Hundert Meter Richtung Osten.

Granges-Paccot

Im Sektor Torry erfordern die geplanten Entwicklungsvorhaben eine bessere Erschliessung. Auf der Bahnlinie Givisiez-Freiburg ist eine neue Haltestelle geplant.

Avry

Der Bahnhof Rosé muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) saniert werden. Ausserdem werden die Züge hier wenden, sobald auf der S-Bahn der Viertelstundentakt eingeführt wird. Beim Avry Centre soll auch eine neue Haltestelle gebaut werden, welche die Geschäfte und die Arbeitsplätze in der Umgebung unmittelbar erschliesst. Diese wird auch als Anschlussknoten für die regionalen und städtischen Busse dienen.

7.1.3 – Busnetz

Gesamtstrategie

Das Siedlungsgebiet und das Bahnnetz als Rückgrat bilden die Grundlagen für die Bestimmung eines Busnetzes, welches das gesamte Agglomerationsgebiet abdeckt und auf den Bedarf bis 2030 ausgelegt ist. Das Busnetz wird daher erweitert und verdichtet, um in allen Bauzonen des Siedlungsgebiets eine erstklassige „städtische“ Erschliessung zu gewährleisten. Dazu gehören insbesondere gute Kursintervalle zu den Stosszeiten, Verbindungen mit Anschluss an den S-Bahn-Haltestellen, Betriebszeiten von frühmorgens bis Mitternacht und ein Nachtdienst am Wochenende. Der Viertelstundentakt ist zentral für eine flexible Nutzung des öV, die ohne vorgängige Fahrplan-konsultation und Reiseplanung auskommt. Es geht also darum, die Kursintervalle und die Kapazität auf den Hauptachsen zu steigern und neue städtische Busachsen zu schaffen, um die Erschliessung des Siedlungsgebiets und das Liniennetz zu ergänzen. Dies wird mit der Einführung von Durchmesserlinien und Tangentiallinien erreicht, welche die Wohnquartiere, Beschäftigungsschwerpunkte und S-Bahn-Haltestellen miteinander verbinden. Somit ergibt sich die folgende Hierarchie des öV:

- Städtische Hauptlinien mit Kursintervallen zu den Stosszeiten von 5-10 Minuten.
- Städtische Tangentiallinien, die Wohnquartiere, Beschäftigungsschwerpunkte und S-Bahn-Haltestellen miteinander verbinden. Ihr Kursintervall zu Stosszeiten beträgt etwa 15 Minuten und ist mit den S-Bahn-Fahrzeiten (15/30 Min.) abgeglichen.
- Städtische Sekundärlinien, welche die Erschliessung des Siedlungsgebiets im Einklang mit den Regionallinien ergänzen und deren Kursintervall ebenfalls etwa 15 Minuten beträgt.



Abbildung 42: Hierarchie des städtischen Busnetzes und der neuen Tangentiallinien.

Ausserdem sollen erstklassige Schnittstellen geschaffen werden, welche die Anschlüsse optimieren und die Fussgängererschliessung der umliegenden Quartiere begünstigen. Es sollen also attraktive Schnittstellen gebaut werden, an denen:

- die Bushaltestellen so organisiert sind, dass der Umstieg zwischen zwei Verkehrsträgern möglichst gering gehalten ist,
- die öffentlichen Räume „leserlich“ gestaltet sind, d. h. mit einer Signalisation, welche die Fahrgäste den gewünschten Anschluss und allgemein das Reiseziel ohne Weiteres finden lässt (was auch den Langsamverkehr begünstigt),
- eine vollständige, sichtbare und zuverlässige Fahrgastinformation bereitgestellt wird.

7.1.4 – Inbetriebnahme des langfristig geplanten Busnetzes (Zeithorizont 2030)

Aufgrund der vorangehenden Ausführungen wird bis 2030 eine Neugestaltung des Busnetzes vorgeschlagen (vgl. Abb. 43), so dass im gesamten Perimeter der Agglomeration eine Anbindung von „städtischer“ Qualität angeboten werden kann. Wo immer möglich, bietet es Synergien mit dem regionalen

Busnetz, besonders zu den Randgebieten der Agglomeration. Es erschliesst die Siedlungsgebiete, die heute keine Buslinie haben oder deren Taktzeiten unzureichend sind, insbesondere: Marly Ost, Avry-Matran, Givisiez West-Corminboeuf, einige Sektoren in Granges-Paccot, Düdingen. Ausserdem kann mit diesem Netz eine sinnvolle Erschliessung der neuen Entwicklungsstandorte, insbesondere Windig und Bertigny, erreicht werden. Allgemein wird das Bedienungsniveau an die Siedlungsdichte der Agglomerationssektoren angepasst. Die Hauptlinien erschliessen die grossen bestehenden und geplanten Siedlungssektoren. Sie werden von weiteren Linien ergänzt, die eine sinnvolle Bedienung der weniger dichten Sektoren sicherstellen. Avry-Matran, Givisiez West-Corminboeuf, einige Sektoren in Granges-Paccot, Düdingen. Ausserdem kann mit diesem Netz eine sinnvolle Erschliessung der neuen Entwicklungsstandorte, insbesondere Windig und Bertigny, erreicht werden. Allgemein wird das Bedienungsniveau an die Siedlungsdichte der Agglomerationssektoren angepasst. Die Hauptlinien erschliessen die grossen bestehenden und geplanten Siedlungssektoren. Sie werden von weiteren Linien ergänzt, die eine sinnvolle Bedienung der weniger dichten Sektoren sicherstellen.

Was die Umsetzung angeht, ist ein erster Planungshorizont für das Jahr 2022 vorgesehen (s. Kapitel 7.1.5). Die Vorschläge mit Zeithorizont 2030 werden je nach den Planungsfortschritten im Siedlungsgebiet umgesetzt. So kann es beispielsweise sein, dass im Zusammenhang mit dem Quartierplan „Hauts de Schiffenen“ die Buslinie 6 vor 2022 in Betrieb genommen wird und nicht wie geplant, zwischen 2023 und 2024. Dasselbe gilt für die Erschliessung von Marly. Die geplanten Linien haben deshalb nur hinweisenden Charakter. Diese Elemente werden unten näher beschrieben.

Städtische Hauptlinien (Kursintervall zu Stosszeiten: 5-10 Min.)

Linie 1 Marly-Portes de Fribourg:

- In Marly wird eine neue Streckenführung über die Nordquartiere vorgeschlagen, um die Erschliessung dieser Siedlungsgebiete, die abseits der Hauptachse liegen (insbesondere die Route du Centre und Route de la Grangette), zu verbessern. Die etwas längere Fahrstrecke (ca. 500 m) verlängert die Reisezeit nur unwesentlich (um weniger als 2 Minuten). Die Hauptachse wird auch weiterhin von den Regionallinien bedient, die eine schnelle und direkte Fahrt zwischen dem Zentrum von Marly und dem Bahnhof Freiburg.
- Eine mögliche Verlängerung der Linie auf der Route de Chésalles oder Richtung Tenniszentrum in Marly ist geplant, braucht aber eine Vertiefungsstudie.
- Gewährleisten. Richtung Portes de Fribourg wird die Linie wie bisher via Route d'Agy und Friedhof geführt. Die direktere Variante über die Murtenstrasse würde die Erschliessung und die Fahrzeit angesichts der Verkehrslage nicht wesentlich verbessern.

Linie 2 Schönberg-Les Dailles:

- Streckenführung unverändert.

Linie 3 Corminboeuf-Marly:

- Im Süden wird die Linie 3 bis Marly West verlängert, das entwickelt werden soll (MIC). Die genauen Umstände der Verlängerungen hängen teilweise vom Vorankommen der gemäss Detailplan vorgesehenen Bauten in diesem Sektor ab.

Linie 5 Torry-Villars-sur-Glâne:

- Die Linie 5 erhält zwischen Bahnhof Freiburg und Villars-sur-Glâne eine direkte, für die Fahrgäste verständlichere Streckenführung durch die Cardinal-Passage. So erhält der strategische Agglomerationsstandort überdies einen weiteren interessanten öV-Anschluss.

Linie 6 Windig-Moncor:

- Im Osten wird die bestehende Linie 6 bis Windig in die neuen Überbauungsgebiete verlängert. Im Westen verkehrt die Linie neu via Avenue de l'Europe (wo sie die aufgehobene Linie 8 ersetzt), Route du Champdes-Fontaines, Bertigny-Areal, Freiburger Spital und Arbeitszone Moncor. Diese Linie wird schrittweise in Betrieb genommen, hängt die Entwicklung doch von den entsprechenden Strassenumbauten ab.

Städtische Tangentiallinien (Kursintervall zu Stosszeiten: 15 Min.)

Drei Tangentiallinien verbinden die Schwerpunktstandorte des Agglomerationsgürtels rund um die Stadt.

Linie 8 (neu):

- Die Linie 8 fungiert als innere Tangentiallinie Nord und verbindet die dichten Zonen von Schönberg und Freiburg Nord mit Poya samt S-Bahnhof und mit der Arbeitszone Moncor. Die Fahrt via Poya-Brücke ist wesentlich kürzer als via Bourg und stärkt den Anschluss von Schönberg beim S-Bahnhof Poya.

Linie 10:

- Die neue äussere Tangentiallinie ergänzt die Erschliessung von Granges-Paccot und Givisiez. Sie schafft neue Möglichkeiten im Zubringerangebot zu den S-Bahnhöfen Poya, Givisiez und Villars-sur-Glâne.

Zusätzliche Stadtlinien (Kursintervall zu Stosszeiten: 15 Min.)

Linie 4 Auge-Bahnhof Freiburg:

- Bleibt gleich, könnte aber über die Route de Bertigny bis zum Quartier des Daler-Spitals verlängert werden.

Linie 11 Avry–Matran–Villars-sur-Glâne–Moncor:

- Auf dieser Linie wird die Streckenführung und der Fahrplan optimiert, um das Umsteigen auf die S-Bahn (bestehende Bahnhöfe Rosé und Villars-sur-Glâne, neue Haltestelle Avry) zu vereinfachen und die Geschäftszonen von Avry und Matran optimal zu erschliessen. Die im AP2 vorgesehene Bagne-Brücke würde in Matran eine optimale Streckenführung mit der Erschliessung der Wohngebiete und der Geschäftseinrichtungen ermöglichen. Andernfalls ist eine weniger direkte Linienführung möglich, die dennoch die Einkaufszentren im erforderlichen Umfang erschliessen würde.

Linie 12 Rächolderberg–Bahnhof Düdingen–Haslera, Linie 13 Santihans–Bahnhof Düdingen–Leimacker:

- Die Busbedienung in Düdingen entspricht der Streckenführung gemäss der diesbezüglichen Studie aus dem Jahr 2010. So kann in Übereinstimmung mit dem empfohlenen Linienkonzept ein effizienter Anschluss an den Bahnhof Düdingen und die Erschliessung der verschiedenen Quartiere mit Durchmesserlinien gewährleistet werden.

Ergänzende Regionalbuslinien (Kursintervall zu Stosszeiten: 15 Min.)

Um das gesamte Siedlungsgebiet der Agglomeration zu erschliessen, wird auch das Regionalbusnetz genutzt. Doch müssen die regionalen Achsen neu mit einem Kursintervall von höchstens 30 Minuten (zu Stosszeiten möglichst 15 Minuten) bedient werden, damit die Erschliessung ein ähnliches Qualitätsniveau aufweist wie auf dem städtischen Busnetz. Davon sind folgende Achsen betroffen:

- Belfaux: Anschluss der relativ weit von den Bahnhöfen gelegenen Wohnquartiere an den Bahnhof Belfaux-Village.
- Chésopelloz – Corminboeuf: Als Ergänzung zur verlängerten Linie 3 Anschluss an den Bahnhof Belfaux CFF.
- Bourguillon: Verstärkte Verbindung ins Stadtzentrum Freiburg.
- Marly: Direkte, beschleunigte Bedienung als Ergänzung zur verlegten Linie 1.
- Düdingen: Die städtischen Busse werden in Ergänzung zu den Regionallinien ausgebaut.

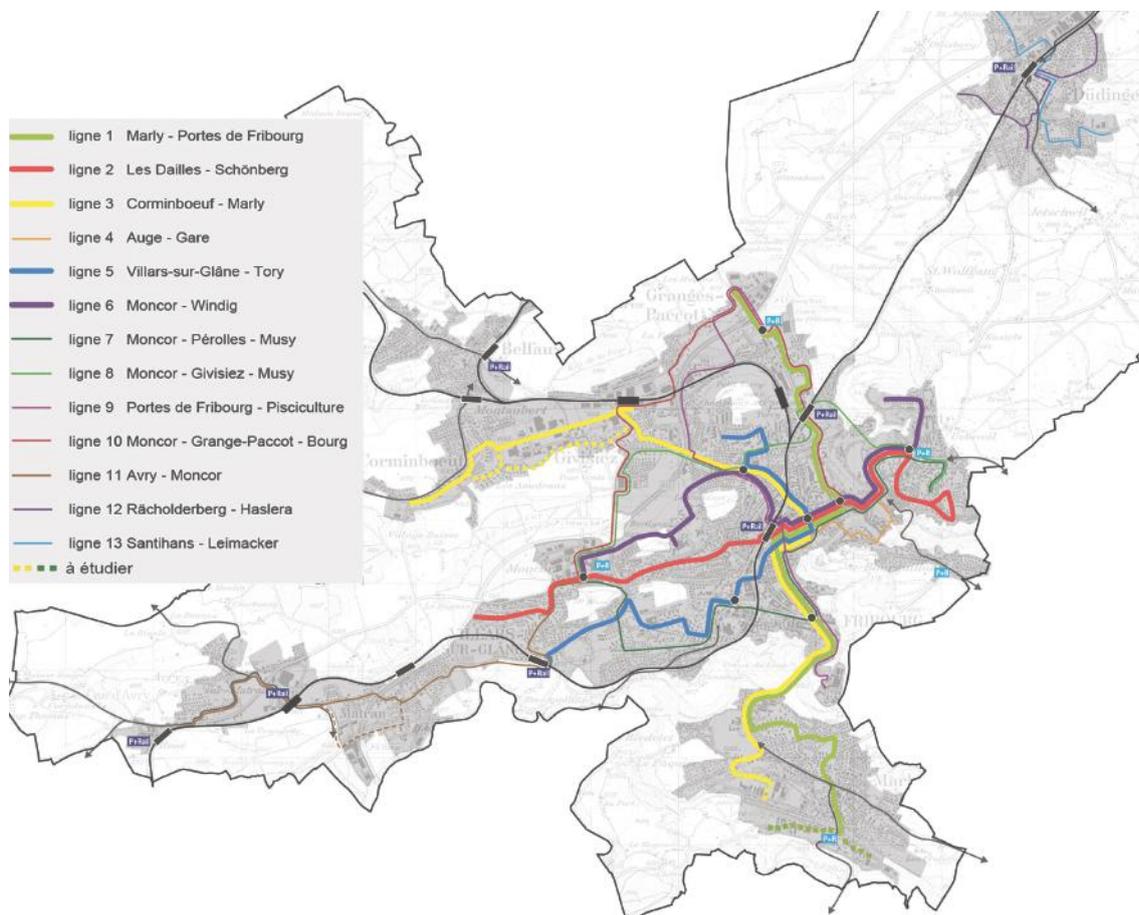


Abbildung 43: Das städtische Busnetz bis 2030

7.1.5 – Busnetz bis 2022

Bis hierher wurde eine Idealvorstellung des Netzes bis ins Jahr 2030 gezeichnet. Weiter unten werden die Projekte vorgestellt, die bis 2022 umgesetzt werden. Zudem werden die Projekte mit dem regionale Bahn- und Busverkehr abgestimmt. Bis 2022 steht somit:

Takt zu Spitzenzeiten im Bereich von 7 bis 10 Minuten.

Linie 1 Marly - Portes de Fribourg

- Änderung des Linienbetriebs: Änderung der Abfahrtszeiten an den Endpunkten der Linie um ungefähr 3 Minuten, um das Umsteigen auf Bahnen am Haltepunkt Poya (RPV) neu zu ermöglichen und am SBB Bahnhof (Fernverkehr) weiter aufrechtzuerhalten. Durch die geänderten Abfahrtszeiten kann auch das Angebot zwischen P&R Marly und dem SBB Bahnhof
- erweitert werden. Allerdings folgen die RPV-Busse den städtischen Bussen mit 3 Minuten Verzug anstelle des momentanen Verzugs um 1 Minute.
- Inbetriebnahme im Dezember 2017

Linie 2 Schönberg - Les Dailles

- Änderung des Linienbetriebs: Überprüfung des Fahrplans dieser Linie im Hinblick auf Linie 6, um das Angebot auf der gemeinsamen Trasse Bourg-Beauregard zu erweitern. Die Umsteigemöglichkeiten am SBB Bahnhof werden beibehalten.
- Inbetriebnahme im Dezember 2017

Linie 3 Pérolles - Corminboeuf

- Änderung des Netzes und des Linienbetriebs: Verlängerung der Linie bis Chassotte in Richtung des neu geschaffenen Haltepunkts Givisiez, dann von Corminboeuf via Route Jo-Siffert. Die Trasse wird über den Platz Château-d'Affry geführt, sofern die Verkehrsbedingungen dort dies zulassen. Anderenfalls bleibt die Linie auf der Trasse der Kantonsstrasse bestehen und wird über die Escale-Kreuzung geführt.
- Inbetriebnahme im Dezember 2019

Takt im Bereich von 10 bis 15 Minuten mit Einsatzbussen zu Spitzenzeiten

Linie 5 Villars-sur-Glâne - Torry

- Änderung des Netzes und des Linienbetriebs: Vereinfachung des Weges zwischen Bahnhof Freiburg und Haltepunkt Villars-sur-Glâne. Diese neue Linie und die geänderte Linie 7 werden Synergien nutzen (vgl. Abb. 43).

- In Gebiet der Daillettes ist man von der Idee eines teuren unterirdischen Durchgangs abgekommen und plant nun ein Trasse auf der Strasse, welches im Rahmen der Priorisierungsmassnahmen für den Bus optimiert werden sollen.
- Die Passage via Route des Martinets wird nicht weiter verfolgt und durch die neue Tangentiallinie (Linie 7) kompensiert.
- Inbetriebnahme im Dezember 2019

Linie 7 Bhf. - Moncor

- Änderung des Netzes und des Linienbetriebs: Veränderung sowie weiterer Ausbau der Trasse zwischen SBB-Bahnhof und Moncor. Diese neue Linie und die geänderte Linie 5 werden Synergien nutzen (vgl. Abb. 43).
- Inbetriebnahme im Dezember 2019

Takt im Bereich von 15 bis 30 Minuten mit Einsatzbussen zu Spitzenzeiten

Linie 8 Bhf. - Chésopelloz

- Diese Linie wird im Zuge der Änderung der Linie 3 wegfallen. Trasse und Fahrplan der Linie 3 werden das Angebot der Linie 8 zum grossen Teil übernehmen.
- Inbetriebnahme im Dezember 2019

Linie 9 Givisiez - Pérolles

- Änderung des Netzes und des Linienbetriebs: Weiterer Ausbau der Trasse der aktuellen Linie hinter dem SBB-Bahnhof bis zum Haltepunkt Charmettes in Pérolles. Durch diese Änderung kann das Angebot zwischen den beiden Universitätsstandorten Site Miséricordes und Site Pérolles erweitert werden. Ausserdem wird das Angebot für die Fahrgäste zwischen dem Bahnhof und Pérolles erweitert.
- Inbetriebnahme im Dezember 2019

Düdingen

- Schaffung einer städtischen Linie, die mit dem Regionalverkehr Synergien nutzt.
- Inbetriebnahme im Dezember 2018

Synthese

Abschliessend kann festgestellt werden, dass die Arbeiten bis 2022 hauptsächlich den Südwesten der Agglomeration betreffen (Linie 5 und 7) sowie den Bereich Givisiez zusammen mit der Inbetriebsetzung des neuen Eisenbahnhaltepunkts.

Die Ergänzungen umfassen in der Hauptsache Optimierungen im Bereich der Fahrpläne von bestehenden Buslinien.

Es bleibt hinzuzufügen, dass zwischen 2021 und 2024 das Angebot in Marly zusammen mit den Siedlungsentwicklungsmassnahmen am Marly Innovation Center entwickelt werden muss und das Verkehrsnetz in Schönberg im Zusammenhang mit der Realisierung des Quartiers Hauts-de-Schiffenen geändert werden muss. Zu dieser Gelegenheit wird auch die Linie 10 in Betrieb genommen werden die erste Tangentiallinie der Agglomeration.

7.1.6 – Verbesserte Verkehrslage für Busse auf dem Hauptstrassennetz

Die Beförderungsgeschwindigkeit des Freiburger Busnetzes ist gerade im Stadtzentrum bescheiden. Heute verfügen die Busse nur selten über eine eigene Fahrspur (vgl. Kap. 3.3). Für einen bezahlbaren Ausbau des Angebots spielt eine Verbesserung der Verkehrslage eine zentrale Rolle.

Bei einem solchen Ansatz zeigt sich jedoch, dass das Markieren von Busspuren, oder idealerweise der Bau separater Bus-Strecken, an die Grenzen des engen Strassenraums stösst. Angesichts der Tatsache, dass die Einfallstrassen mindestens je eine Autofahrspur in beiden Richtungen, sowie Trottoirs und Velostreifen brauchen, wäre theoretisch nur die Achse Givisiez breit genug, um in beide Richtungen eine Busspur einzurichten. Auf der Achse Marly könnte bei der heutigen Breite des öffentlichen Raumes nur ein einseitiger Busstreifen geschaffen werden. Auf den anderen Achsen würde die Schaffung von Busspuren zu einer Verbreiterung des Strassenraums führen, die grosse Kosten, aufwändige Enteignungsverfahren bzw. Verhandlungen mit den betroffenen Grundstückseignern zeitigen würde. Diese Analyse der baulichen Einschränkungen zeigt auch, dass ein schwerer oberirdischer Verkehrsträger mit eigener Spur (z. B. ein Tram) im Kontext von Freiburg nur äusserst schwer umzusetzen wäre. Ausserdem wäre die Verbreiterung der Fahrbahn kaum mit dem Konzept der städtischen Boulevards gemäss Kapitel „Siedlungsentwicklung“ vereinbar.

In diesem Umfeld, in dem die Breite der Fahrbahn auf den Einfallstrassen keine allgemeine Einführung von Spuren für den öV zulässt, wird vorgeschlagen, dass vorrangig am Agglomerationsgürtel Zufahrtskontrollen errichtet werden, die das Ampelkreuzungsnetz mit zentraler Verkehrssteuerung (in AP2 in Betrieb gesetzt) ergänzen, um den Bussen an den Kreuzungen den Vortritt gewähren und stadtsseitig den Verkehr verflüssigen. Es soll also vermieden werden, dass die Busse im Stau stecken bleiben, da der Bau von Busspuren einen langwierigen, aufwändigen Prozess darstellen würde.

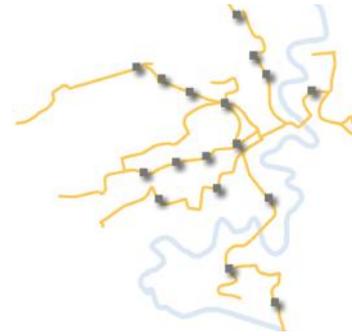


Abbildung 44 : Kreuzungen mit untereinander regulierten Ampeln (grau) zur Priorisierung der Busse (gelb), zusätzlich zu den Zugangskontrollen (s. Kapitel 7.3)

Als Ergänzung zur Gesamtstrategie, wonach der stadtwärts fahrende öV den Vortritt erhalten soll, sind weitere bauliche Massnahmen erforderlich, um die Verkehrslage für die Busse zu verbessern. So sollen systematischer als bislang:

- ausserhalb der Einfallstrassen Busspuren geschaffen werden, um in den Sektoren mit dichtem Verkehr eine gute Beförderungsgeschwindigkeiten zu gewährleisten.
- bei den Kreuzungen Markierungen angebracht werden, die dem Bus den Vortritt verschaffen.
- Fahrbahnhaltestellen eingerichtet werden, um die Beförderungsgeschwindigkeiten zu optimieren, so dass der Bus keine Zeit verliert, um wieder in den Verkehr zurückzukehren, seinen Platz im Verkehr behält und vom Verkehr, der hinter ihm bleibt, weniger verlangsamt wird.
- die Vertikalversätze entfernt werden, die sich äusserst negativ auf die Geschwindigkeit und den Fahrgastkomfort auswirken, wobei die Verkehrsberuhigung mit Horizontal-, statt Vertikalversätzen (Schwellen) erreicht werden soll.

7.1.7 – Zentrale Strukturierende öV-/LV-Achse

Zwischen der Zähringenbrücke und dem Boulevard de Pérolles wird eine „verkehrsberuhigte zentrale Zone“ mit Vortritt für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr geschaffen. Damit soll die Vortrittsregelung für die Busse unterstützt und vor allem der strategische Standort Bahnhof Freiburg als Dreh- und Angelpunkt der Agglomeration gestärkt werden. In diesem Zusammenhang nimmt der Bahnhofplatz seine Rolle als starker öffentlicher Raum und als Verkehrsschnittstelle wahr. Seine Umgestaltung ist zur Zeit Thema eines Wettbewerbs, dessen Ergebnisse Ende 2015 von der Stadt Freiburg präsentiert wurden.

Die Streckenführung der Busse in der verkehrsberuhigten zentralen Zone wird neu definiert und optimiert: Fahrt in beide Richtungen, geringere Verkehrsinterferenzen usw. Auch die Standorte der Halte- und Umsteigestellen werden neu durchdacht und optimiert. Die Verkehrslage für den öV im Stadtzentrum ist entscheidend:

- um die Beförderungsgeschwindigkeit auf dem Gesamtnetz zu verbessern, dient doch jede Massnahme hier mehreren Buslinien,
- um dank einer optimal zugänglichen Platzierung der Haltestellen eine gute Erschliessung der Anlagen und Einrichtungen im Agglomerationszentrum zu gewährleisten, die einem grossen Teil der Benutzer dienen,
- um die Vernetzung und Verknüpfung der Linien mit optimal platzierten, organisierten und gestalteten Schnittstellen zu ergänzen, was einem grossen Teil der Mobilität zugute kommt. Hierbei stellt der Bahnhof Freiburg den Kern des Liniennetzes dar und muss deshalb besonders sorgfältig behandelt werden.

Diese Strategie gewährleistet nicht nur, dass das öV-Netz in seinem Zentrum effizient ist, sie schafft auch die Gelegenheit, um das Zentrum von Freiburg aufzuwerten und die Benutzerfreundlichkeit sowie die Lebensqualität zu steigern. Ein zuvor ausgeschriebener städtebaulicher Wettbewerb steht im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes gemäss AP2.

7.1.8 – P&R-Angebot in Übereinstimmung mit der Mobilitätsstrategie

P&R ist Teil einer multimodalen Strategie. Wenn parkrelevante Aspekte Teil der MIV-Strategie sind, dann ist die Schaffung von öV-Haltestellen in der Nähe der P&R-Anlagen ihrerseits Teil der vorliegenden Strategie. Es wurde die Entscheidung getroffen, das vorliegende Kapitel in der öV-Strategie aufzuführen, um die Kohärenz der MIV-Strategie mit der öV-Strategie deutlich aufzuzeigen.

Um den Zugang zum öV zu erleichtern, werden an manchen S-Bahn-Haltestellen, an den Schnittstellen zwischen den Strassen-Hauptachsen und dem Hauptnetz der Busse, sowie vor den Zufahrtskontrollen P&R-Anlagen errichtet. Sie werden wie folgt platziert:

- Bei den S-Bahn-Haltestellen des Agglomerationsgürtels, hauptsächlich für die Pendler, die abseits der städtischen und regionalen öV-Linien wohnen.
- Bei den städtischeren S-Bahn-Haltestellen (Granges-Paccot, Poya, Villars-sur-Glâne), hauptsächlich für den gelegentlichen Gebrauch.
- An gewissen städtischen und regionalen Buslinien im Osten Freiburgs, hauptsächlich für Pendler des Sensebezirks, die über keinen angemessenen öV-Anschluss verfügen.

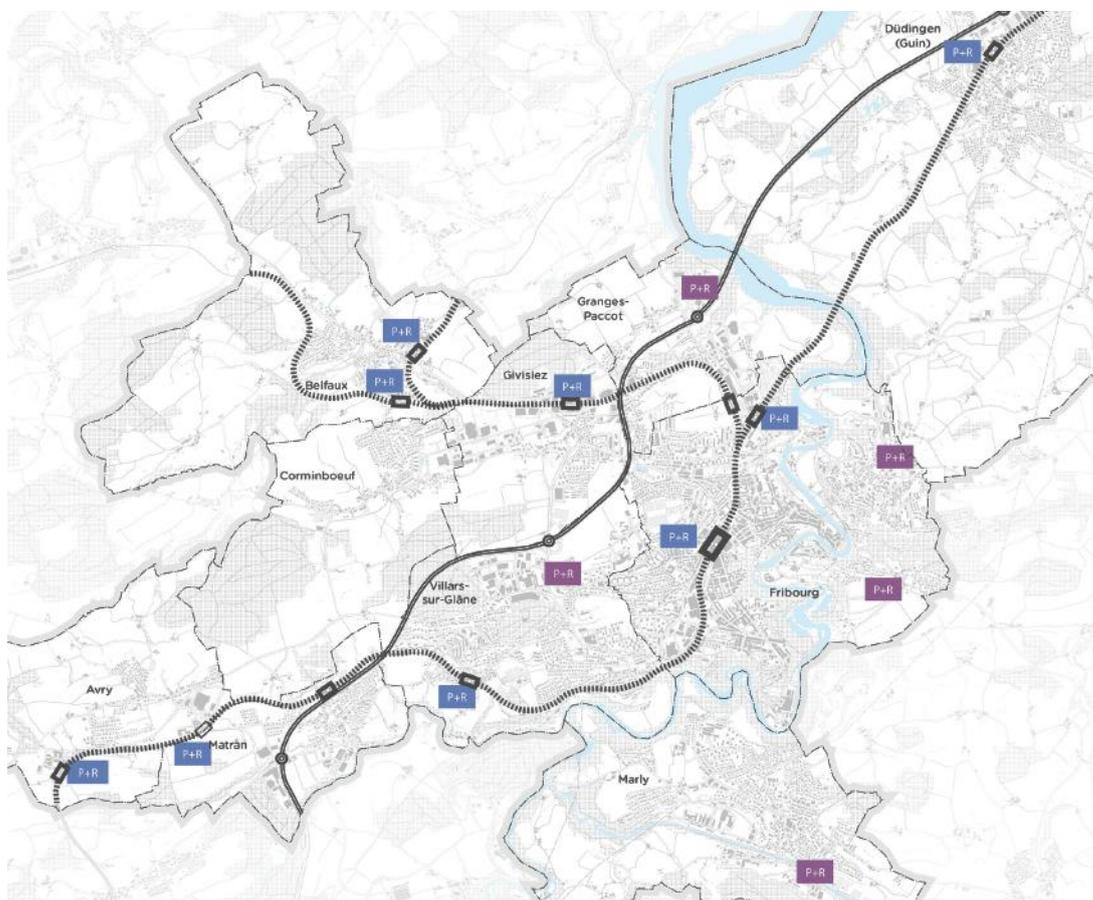


Abbildung 45 : Standorte der Parkierungsanlagen. P+Rail (blau), P+Bus (violett)

- Bei den Ausfahrten der Autobahn A12 (Portes-de-Fribourg, Moncor), hauptsächlich für Pendler aus weiter entfernten Gegenden, die mit dem öV ungenügend erschlossen sind, aber auch für gelegentliche Besucher Freiburgs.
- Beim Bahnhof Freiburg, hauptsächlich für den gelegentlichen Gebrauch (Anschluss an den Eisenbahn-Fernverkehr).

Bei der Bewirtschaftung müssen die Benutzerregelung und die Tarifpolitik dergestalt sein, dass die P&R-Anlagen zielführend genutzt werden. Insbesondere müssen sie:

- Im Einklang mit den Tarifen des regionalen öV stehen. Mit Tarifen, die gleich oder höher sind als für Fahrten mit dem regionalen öV soll vermieden werden, dass die Benutzer der Regionalbusse und der S-Bahn auf P&R umsteigen.
- Ihrer zugeordneten Funktion entsprechen, z. B. vermeiden, dass die P&R bei den Ausfahrten der A12 von Langdistanz-Pendlern benutzt werden, die in der Nähe eines Bahnhofs wohnen.
- Im Einklang mit der Tarifierung und Regulierung der städtischen Parkplätze stehen, insbesondere damit die P&R nicht durch tiefere Preise konkurrenziert werden.
- Der Zweckentfremdung vorbeugen, etwa das Hinterlassen ausrangierter Fahrzeuge in den P&R oder gratis Parkieren in den Quartieren statt im kostenpflichtigen P&R.
- Den vielfältigen Benutzerbedürfnissen Rechnung tragen (abonnierte Pendler, regelmässige Berufsfahrten, Gelegenheitsbesucher, Tages- und Mehrtages-Touristen usw.). Es soll also für die gewünschten Nutzungszwecke einer P&R-Anlage das jeweils geeignete Tarifangebot bestimmt werden.

7.2 – Langsamverkehr

7.2.1 – Entwicklungsziele

Ziel des Langsamverkehrskonzepts ist es, die Hälfte der Verkehrszunahme bis 2030 aufzufangen und so zu einer Senkung der Umweltbelastung beizutragen.

Dazu soll die Siedlungsentwicklung durch die Schaffung von Langsamverkehrsrouten gemäss des Prinzips der kurzen Wege ergänzt werden. Die Strategie zielt also auf den Bau von Fussgänger- und Velo-Infrastrukturen für kurze Distanzen von bis zu 5 Kilometern im städtischen Gebiet ab. Die vorliegende Strategie ist Teil der im Rahmen des AP2 entwickelten Durchgängigkeit der Routen im Langsamverkehr. Sie berücksichtigt zudem die übergeordneten Vorgaben der Hierarchie des Langsamverkehrsnetzes (auf nationaler und kantonaler Ebene). Aus diesem Grunde werden im Weiteren nur die neuen Massnahmen im Langsamverkehr erläutert, die die bestehende Regionalstrategie komplettieren.

7.2.2 – TransAgglo und die Schaffung einer zweiten Hauptstrecke der Agglomeration im Langsamverkehr

Die TransAgglo ist ein Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts im AP2. Mit der vorliegenden Strategie soll dieser Trumpf weiter verwertet werden. Dazu wird besonderes Gewicht auf den Bau einer zweiten Achse für den Langsamverkehr gelegt.

Diese Achse soll den Nord-Westen und den Süd-Osten der Agglomeration verbinden. Sie reicht von Corminboeuf bis Marly und folgt der funktionellen Achse Belfaux-Givisiez. Sie wird auf der Grundlage des bestehenden Strassennetzes geschaffen. Es handelt sich somit um die Schaffung der für den Fussgänger- und Veloverkehr notwendigen Bedingungen parallel zum Strassennetz für den MIV oder öV.

Damit ergeben sich zwei Hauptstrecken für den Langsamverkehr, die alle Extremitäten der Agglomeration miteinander verbindet und sich im Stadtzentrum kreuzen. So wird die Agglomeration über ein strukturierendes Hauptverkehrsnetz für das gesamte Gebiet verfügen, das als Grundlage für die Entwicklung eines Feinverteiler- und Zubringernetzes dient. In der Hierarchie des Langsamverkehrsnetzes steht das Hauptverkehrsnetz also zuoberst.

7.2.3 – Verbesserung der Sicherheit auf den Velorouten

Eine wichtige Herausforderung bei der Förderung des Langsamverkehrs ist die Verbesserung der Sicherheit auf den Velorouten. Dabei geht es insbesondere um die Strecken, auf denen der Strassenraum nur teilweise oder gar nicht zwischen den Benutzern aufgeteilt ist. Hierbei geht es in der Hauptsache um Einfallstrassen und um Hauptstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die entsprechenden baulichen Massnahmen beziehen sich auf Velostreifen und Velowege.

Die Identifizierung der Velorouten wird im Übrigen unter Einbezug der übergeordneten Kantonsplanung vollzogen. Diese befasst sich mit der Sicherheit der Velofahrer auf den Kantonsstrassen (Hauptstrassennetz), auch im Agglomerations- und im Stadtgebiet. Der Kanton Freiburg hat nämlich 1995 eine kantonale Planung des Velonetzes vorgenommen, die ein einheitliches, zusammenhängendes und sicheres Velonetz für den Pendelverkehr zwischen den Ortschaften vorsieht. Diese Planung wird gegenwärtig überarbeitet (Anpassung nach öffentlicher Auflage), doch der Netzplan ist bereits definitiv und kann als Grundlage für diese Strategie verwendet werden. Der Plan berücksichtigt sowohl den Nutzverkehr, als auch den Freizeitverkehr. Er umfasst Ortsquerungen und Anschlüsse an die Netze der Nachbarkantone.

7.2.4 – Überwindung von Trenneffekten im Siedlungsgebiet

In der Agglomeration bestehen Verkehrsinfrastrukturen, welche die Quartiere voneinander trennen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Autobahn A12 und die Eisenbahn. Um den räumlichen Zusammenhalt der Siedlungssektoren und den Austausch zwischen den Quartieren dank Langsamverkehr zu gewährleisten, sind folgende Massnahmen geplant:

- Verbesserung der Sicherheit bei bestehenden Querungen,
- Schaffung neuer Querungen im Zusammenhang mit dem Routenausbau.

In Übereinstimmung mit dem Raumkonzept wird den strategischen Agglomerationsstandorten, den Sektoren mit grossem Verdichtungspotenzial (vgl. Kapitel 6), besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Viele dieser Sektoren sind nämlich vom Stadtzentrum und von den umliegenden Quartieren durch bauliche und natürliche Schranken getrennt. Dies gilt etwa für die strategischen Agglomerationsstandorte Cardinal (Freiburg) und Bertigny (Villars-sur-Glâne), für die geplante Siedlungsausdehnung Corberayes (Givisiez) oder für die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen Schönberg und Fischzucht oder den Ausbau rund um den Torry-Hügel.

7.2.5 – Langsamverkehr und Logik des kürzesten Wegs

Die geplante Entwicklung in der Agglomeration beruht auf dem Grundsatz der Siedlungsverdichtung und der Logik des kürzesten Wegs. In diesem Zusammenhang bedingt die Verdichtung bei Wohnen und Beschäftigung, dass an der Siedlungsqualität und allgemeiner an der Lebensqualität gearbeitet wird. Deshalb werden folgende Massnahmen geplant:

- eine separate Planung für Fussgänger- und Veloverkehr, um deren spezifische Probleme und Ziele zu behandeln,
- eine Strategie zur Sanierung der Gefahrenstellen für Fussgänger und Velofahrer auf dem Strassennetz (Unfälle),
- die fortgesetzte Verkehrsberuhigung in den Quartieren,
- die Definition von „Qualitätszonen für Fussgänger“, auf die sich die städtebaulichen Bemühungen zum Langsamverkehr konzentrieren (Ortskerne, Quartierzentren, Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestellen).

7.2.6 – Aufwertung des Langsamverkehrs

Die vorangehenden Kapitel haben Massnahmen zur Verbesserung der Langsamverkehrs-Infrastruktur vorgestellt. Hier geht es nun um die nichtinfrastrukturellen Strategien, dank der die Nutzung des Langsamverkehrsnetzes begünstigt werden kann. Folgende Massnahmen sind geplant:

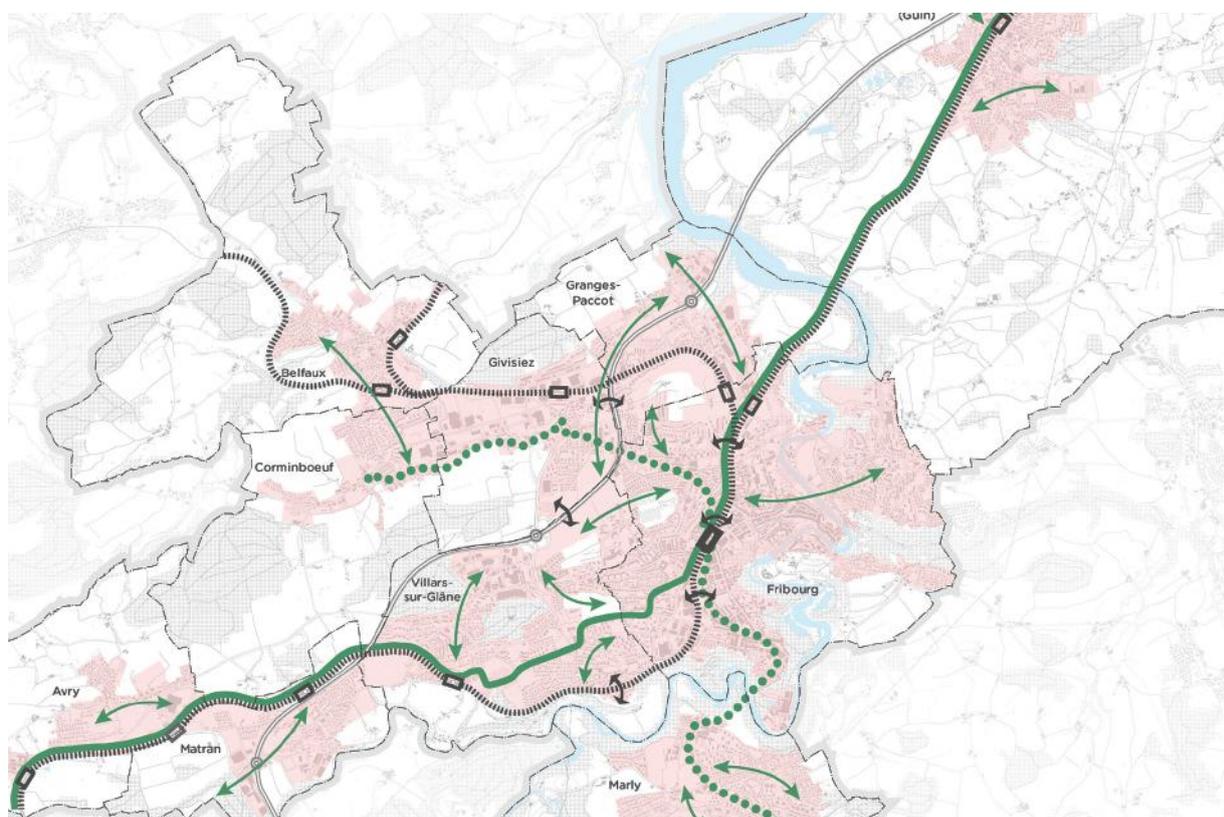


Abbildung 46 : Hierarchie des LV Netzes : Primärnetz, Zugänge und Querungen

- Einrichtung von Abstellanlagen in allen Sektoren der Agglomeration (inkl. Velostationen in den grössten Bahnhöfen).
- Verbesserung der Velorouten-Signalisation, besonders für die grossen Stadtrouten und für den Nahtourismus.
- Stärkung der Multimodalität (Bike&Ride: Zufahrt und Parkiermöglichkeit für Velos an den öV-Haltestellen. Park&Bike: Veloboxen an den P&R, ...).
- Bereitstellung eines leistungsfähigen, dichten und grossflächigen Veloverleih-Systems (Bikesharing-Netzwerk) innerhalb der ganzen Agglomeration.
- Einrichtung von Ladestationen für Elektrovlos.

Ausserdem wird an den strategischen Agglomerationsstandorten, die das grösste Aufnahmepotenzial für Arbeitsplätze aufweisen, die Erstellung von überbetrieblichen Mobilitätsplänen gefördert. Diese werden in Absprache mit allen Unternehmen den jeweiligen Arbeitszonen erstellt. Ziel ist es, standortspezifische Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität zu finden und die Mitarbeitenden zur Nutzung des Langsamverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel anzuhalten. Ein solcher Prozess wurde etwa beim strategischen Agglomerationsstandort Moncor (Villars-sur-Glâne) unter der Federführung der Association du parc d'activités de Moncor (APAM) angestossen.



Abbildung 47 : Qualitätszonen Fussgänger und LV Netz (grün), deren Einrichtungen verbessert werden müssen (grüne Flächen)

7.3 – Motorisierter Individualverkehr

7.3.1 – Entwicklungsziele

Hauptziel des AP3 für die Mobilität ist es, das zusätzliche Verkehrsaufkommen bis 2030 im Wesentlichen durch den öV und den LV aufzufangen. Dies beruht auf dem Willen, die Zunahme des MIV für Fahrten innerhalb und ausserhalb der Agglomeration zu drosseln. Damit soll zu einer Reduktion der negativen Auswirkungen der Mobilität beigetragen werden, die sich aus dem demografischen Wachstum ergeben (Netzüberlastung, längere Fahrzeiten, negative Wirtschaftsfolgen usw.) und die bei einer Zunahme der Fahrzeuge proportional zum Bevölkerungswachstum ausgelöst werden könnten. Wird der Durchgangsverkehr gedrosselt, so führt dies auch zu einer grösseren Lebensqualität und Benutzerfreundlichkeit in den Quartieren und Ortschaften. Daher zielt das Agglomerationsprogramm darauf ab, die Zahl der MIV-Fahrten maximal auf das heutige Niveau zu begrenzen und die zusätzliche Mobilitätsnachfrage vollumfänglich auf den öV und den LV zu übertragen. Diese Ziele kommen durch die Art und Weise, wie das Strassennetz genutzt werden wird, zum Ausdruck. Mit anderen Worten welche Verkehrsart (z.B. Transitverkehr, Kurzstreckenverkehr für den täglichen Bedarf) welchen Streckentyp (städtisches Erschliessungsnetz, Autobahn usw.) nutzt. Die folgenden Kapitel legen die Strategie zu diesen Zielen im Einzelnen dar.

7.3.2 – Hierarchisierung des Strassennetzes

Um den Erfolg der Zielsetzungen des öV und des Langsamverkehrs sicherzustellen, ist eine Begrenzung des Verkehrsflusses vonnöten. Zunächst wird die Nutzung des Strassennetzes unter Berücksichtigung des AP2 und der Öffnung der Poyabrücke analysiert, um dann die Strategie für den MIV festzulegen. Diese soll auf die Netzhierarchie abgestimmt sein.

Hier zeigen neueste Analysen der Verkehrsbelastung (vgl. Abb. 48), dass sich nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke eine Umfahrung des Verkehrsnetzes zwischen der Pérolles-Brücke, der Autobahn A12 und dem Schönbergquartier abzeichnet. Sie deuten auch darauf hin, dass die Route du Bourguillon zwischen Marly und der Poyabrücke diese Umfahrung komplettiert, wenn auch in geringerem Masse.

Ausserdem wirkt sich die Eröffnung der Poyabrücke und die Umsetzung der damit verbundenen Massnahmen (Schliessung der Brücke von Zahringen für den MIV) auf unterschiedliche Weise aus. Hier sind namentlich die Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum der Agglomeration, eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen des öV, mehr Komfort und Sicherheit für den Langsamverkehr, eine Neuqualifizierung des Bourg-Quartiers und eine Aufwertung des baukulturellen Erbes zu nennen.

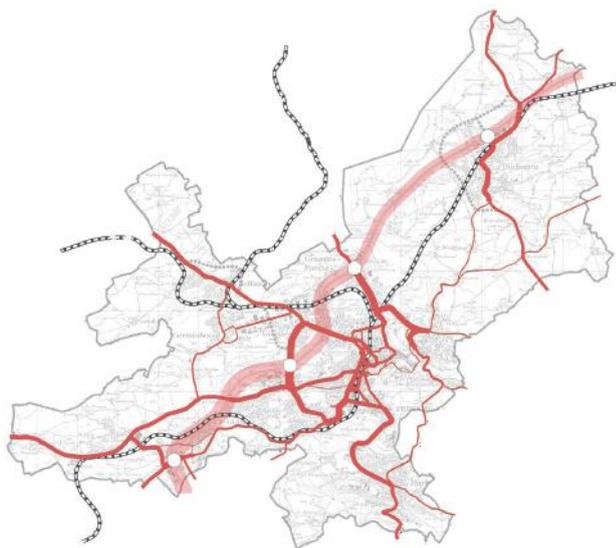


Abbildung 48: Verkehrslast auf dem Strassennetz nach Eröffnung der Poya-Brücke (dickere Linie = grosse Last)

Im Gegenzug zeigt die Analyse der Daten auch, dass nach wie vor mehrere gesättigte Netzabschnitte bestehen. Diese Verkehrsüberlastungen treten hauptsächlich zu Spitzenzeiten in den folgenden Sektoren auf (vgl. Abb. 49): Autobahnanschluss Matran, Belle-Croix-Kreuzung, Route de la Glâne - Route de Cormanon, Route de Beaumont - Avenue du Midi, Route du Jura - Route de Belfaux und Düdingen-Zentrum.

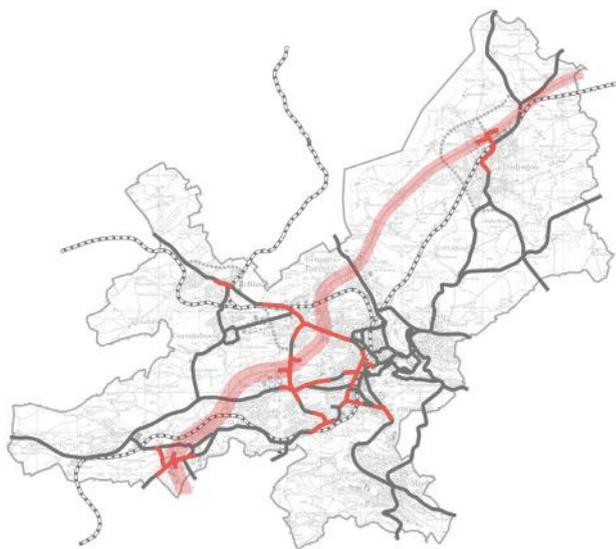


Abbildung 49: Gesättigte Netzabschnitte

Die Inbetriebnahme der Poya-Brücke hat somit Anlass zu einer Reorganisation des MIV gegeben, wobei die Umverteilung der Verkehrsbelastung sich mit der Netzhierarchie (Autobahn, strukturierendes Netz, städtisches Erschliessungsnetz usw.) deckt. Es sind jedoch noch ergänzende Massnahmen nötig, um die Verkehrssteuerung zu verbessern und so die überlasteten Verkehrspunkte unter Kontrolle zu bringen.

Daraus ergibt sich, dass die optimierte Nutzung der Autobahn A12 sowie des derzeitigen strukturierenden Strassennetzes wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll ist. Das sich aus diesen

Entscheidungen ergebende Verkehrskonzept (vgl. Abb. 50) nutzt somit die Autobahn und teilweise das strukturierende Strassennetz, um einen Verkehrsverteiler um das Zentrum der Agglomeration zu bilden. Dieses System wird durch die Einfallstrassen, die den Anschluss an das städtische Erschliessungsnetz bilden, vervollständigt. Diese Einfallstrassen ermöglichen einen einfacheren Zugang zum Zentrum und umgekehrt zur Autobahn. Sie stellen auch die Verlängerung des strukturierenden Strassennetzes dar, das unter dem Begriff Boulevards in Kapitel 5.2.1. Siedlungsentwicklung definiert wird.

Folglich zielt das Gesamtsystem darauf ab, eine gute Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Einfallstrassen ins Stadtzentrum und das strukturierende Strassennetz zu erreichen.

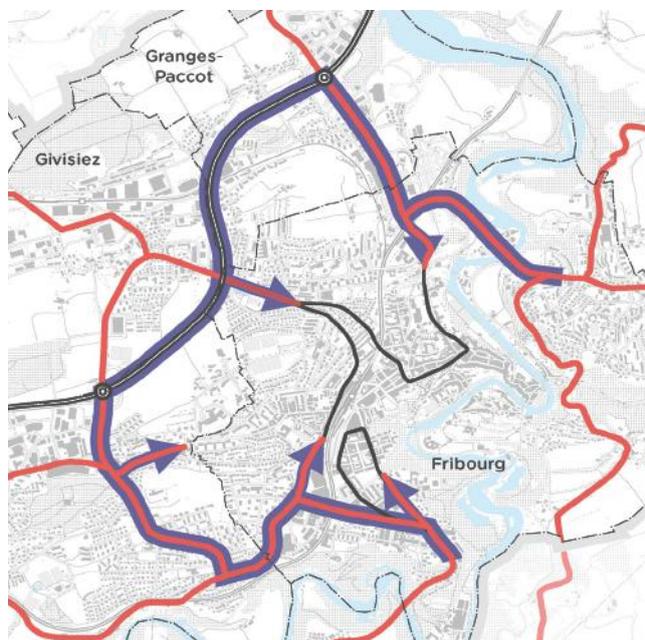


Abbildung 50 : Hierarchie des Hauptverteilnetzes und der Einfallstrassen

7.3.3 – Kammerung des Stadtzentrums

Die Umsetzung des Prinzips der Verkehrsverteilung über eine Umfahrung und der Erreichbarkeit des Agglomerationszentrum für Fussgänger (vgl. Abb. 7.3.2) nimmt in erster Linie durch die Umsetzung der Kammerungsstrategie Formen an. Mit anderen Worten wird letztere benötigt, um die Erreichbarkeit des Stadtzentrums in Abhängigkeit von der Netzhierarchie sicherzustellen.

So gelangen die Autofahrer durch ein Einfahrtstor, das sie aufgrund ihres Zielortes auswählen, in die Agglomeration. Sie fahren auf einer Einfallstrasse (städtisches Erschliessungsnetz) bis zu ihrem Zielort, z.B. einem Parkplatz im Stadtzentrum von Fribourg. Auf der Rückfahrt benutzen sie dieselbe Route in umgekehrter Richtung. Sie passieren somit weder das Stadtzentrum noch die Strassen der Stadtquartiere, um zu seinem Parkplatz zu gelangen oder die Innenstadt wieder zu verlassen.

Konkret sieht die Massnahme die Bildung von zwei Kammern (Nord/Süd) vor, zwischen denen ein Transitverkehr ohne die Umfahrung über den Verteilerring quasi unmöglich gemacht wird. Der Transitverkehr wird also zwischen der Rue du Midi und Louis d'Affry sowie zwischen der Avenue de la Gare und den Routes de Pérolles/Aresenaux unterbrochen. Die Kammerung wird jedoch nicht vollständig umgesetzt, um einzelne Quartiere, wie z. B. das Bourg-Quartier nicht zu isolieren.



Abbildung 51: Kammerung des Stadtzentrums

Die Kammerung bietet ausser der Strategie der Verkehrsverteilung und Erreichbarkeit des Stadtzentrums folgende Vorteile:

- Sie führt zu einer Reduzierung der negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. So wird z.B. im Gambarch-Quartier das Transitverkehrsaufkommen zugunsten der Lebensqualität zurückgehen.
- Die Nutzung des Autos für Kurzstrecken, insbesondere innerhalb des Verkehrsverteillings, wird unattraktiv.
- Die Verkehrsbedingungen des öffentlichen Verkehrs profitieren. Dieser wird so eine echte Alternative zum MIV.
- Die Zeiten für die Parkplatzsuche verkürzen sich. Die Autofahrer legen ihre Route in Abhängigkeit von ihrem Ziel fest.

Die Kammerungsstrategie steht weiterhin im Zusammenhang mit der fortschreitenden Reorganisation des Verkehrs um den Bahnhof Freiburg herum, der gerade im Rahmen des AP2 umgesetzt wird. Sie entspricht auch den Zielen der Ortsplanung (OP) der Stadt Freiburg, die gerade überarbeitet wird.

Folglich stellt die Kammerung gekoppelt mit weiteren Massnahmen des AP2 und AP3 eine Lösung dar, mit Hilfe derer der Verkehr im Herzen der Agglomeration gesteuert und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gefördert werden kann.

Die Wirkung der Kammerung ist noch nicht komplett, insbesondere was die Feinabstimmung der Verkehrsflüsse betrifft. Hierzu sind noch Spezialstudien nötig einhergehend mit der

Umsetzung betreffender Massnahmen. Was jedoch heute schon deutlich wird, ist, dass das Verkehrsaufkommen im strukturierenden Strassennetz oder dem städtischen Erschliessungsnetz ohne die Kammerungsstrategie weiter ansteigen wird und es zu einer weiteren Zunahme an gesättigten Netzabschnitten an Autobahnanschlussstellen (vgl. Kapitel 7.3.2) kommen wird.

7.3.4 – Verkehrsberuhigung in Quartieren und auf Durchgangsstrassen

In den vorhergehenden Kapiteln findet der Wunsch Ausdruck, insbesondere Ausweichverkehr auf dem Sekundärverkehrsnetz zu vermeiden, öffentliche Räume in Wohnlage wieder aufzuwerten und Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern. Zum Erreichen dieser Ziele ist die Umsetzung der folgenden Punkte geplant:

- Zonen mit Geschwindigkeitsreduzierung in den Quartieren auf der Grundlage des von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bpa-bfu) vorgeschriebenen Modells 30/50 km/h. Es obliegt den Gemeinden, diese einzuplanen. Die strategischen Karten MIV und Langsamverkehr weisen allerdings derart auf diesen Grundsatz hin, dass die Schaffung solcher Zonen gefördert werden soll.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen an Ortsdurchquerungen (Valtraloc-Konzept).
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den überlasteten oder verkehrintensiven Zonen der Einfallstrassen zusammen mit einem Verkehrsverteillingsring.

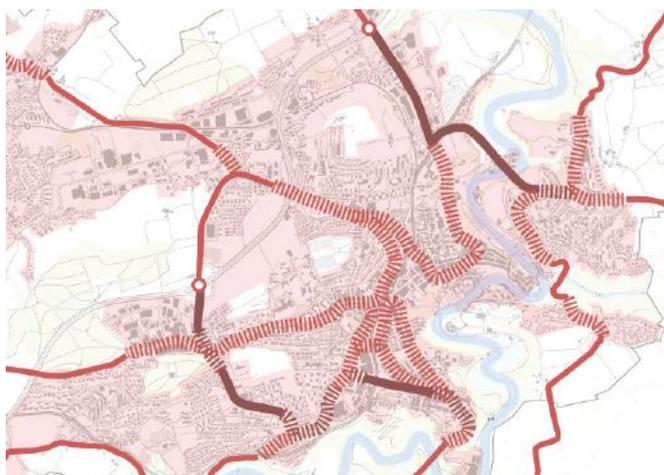


Abbildung 52: Verkehrsberuhigung in den Quartieren und auf den Durchgangsstrassen auf der Grundlage der Netzhierarchie

7.3.5 – Zufahrtskontrollen Stadt Freiburg

Zufahrtskontrollen bestehen aus den über eine Verkehrsregulierungszentrale abgestimmt geschalteten Ampelkreuzungen (vgl. Abbildung 53). Ziel ist es, den Verkehrsstrom in Abhängigkeit von der Kapazität im Verkehrsnetz innerhalb des Verkehrsverteilers zu steuern. Es werden die Massnahmen des AP3 und AP2 komplettiert, die ebenso die Realisierung eines durch besagte Verkehrsregulierungszentrale gesteuerten Ampelkreuzungsnetzes vorsehen.

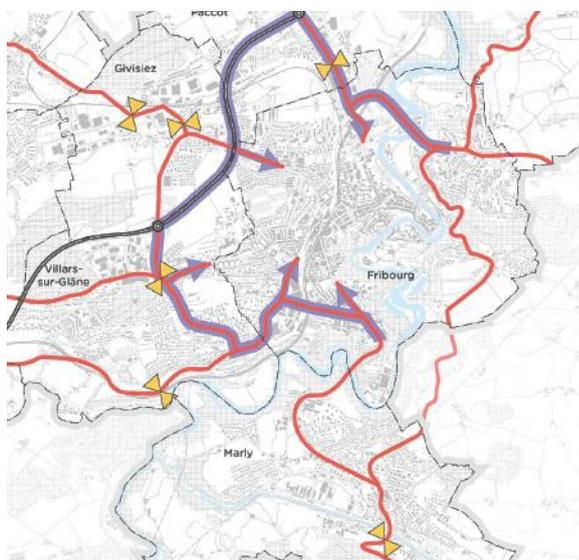


Abbildung 53: Kontrollen der Zufahrt in die Stadt

Beide Systeme im Synchronbetrieb werden Folgendes ermöglichen:

- Unterstützung der Reorganisation des Verkehrs gemäss dem Prinzip der Verkehrsverteilung und der Einfallstrassen (vgl. Kapitel 7.3.2).
- Weniger Verkehrsüberlastung dank einer besseren Verkehrsflusssteuerung in das Zentrum der Agglomeration hinein und wieder hinaus.

- Förderung des Ausbaus der städtischen und regionalen Busnetze entlang des strukturierenden Strassennetzes oder des städtischen Erschliessungsnetzes.
- Vorrang für Regionalbusse im Zentrum der Agglomeration bei der Ein- und Ausfahrt. Dank der grünen Welle kann der dem Bus vorausfahrende Verkehr entzerrt werden, was zu einem schnelleren Vorankommen des Busses führt. Den gleichen Effekt hat die Einrichtung von Busspuren. Die Busse können hierüber an der Autoschlange vorbeifahren und vor den Autos einfädeln.

Folglich handelt es sich bei den Zugangskontrollen um ein multimodales Vorgehen. Mit ihrer Hilfe kann der Verkehr gesteuert werden und gleichzeitig die Bedingungen im Strassennetz für den Busverkehr verbessert werden (vgl. Kapitel 7.1.4).

7.3.6 – Übergeordnete Planungen und Massnahmen

Kantons- oder Bundesinstanzen planen Projekte. Diese müssen berücksichtigt werden, damit eine Koordinierung mit dem Agglomerationsprogramm sichergestellt ist. Diese übergeordneten Planungen und Projekte sind im Einzelnen:

a. Massnahmen des Bundes

- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Matran. Dieses Projekt hat eine Verbesserung des Verkehrsflusses an den Autobahnzu- und -abfahrten zum Ziel. Es werden Ampelkreuzungen angelegt sowie Bushaltestellen entlang der Route de la Bagne, der Matran-Brücke und der Route de Neyruz.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd. Hierbei handelt es sich um ein Projekt zur Reorganisation des Verkehrs in Koordination mit der Entwicklung der strategischen Zone von Bertigny und der Umgestaltung der Kreuzung Belle-Croix. In Anbetracht der vielen geplanten Projekte in der Gemeinde Villars-Glâne ist dieses für die Reorganisation des Verkehrs in diesem Sektor von hoher Bedeutung.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Nord. Dieses Projekt hat eine Sanierung der Brücke, über die man zur Autobahn gelangt, zum Ziel. Ein wichtiges Ziel der betroffenen Instanzen ist auch eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen auf der Route de Morat im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss. Die Einrichtung von Ampelkreuzungen und neue Strassenmarkierungen sind in der Planung.
- Umgestaltung des Autobahnanschlusses Düdingen und Umfahrung von Birch-Luggiwil. Dieses Projekt hat eine Verbesserung des Autobahnanschlusses sowie die Umgestaltung der Verkehrsführung in Richtung Murten-Neuenburg zum Ziel.

Alle vorgenannten Projekte waren bereits Bestandteil der Massnahmenblätter im Rahmen des AP2. Sie werden in der Abbildung unten wieder aufgenommen und im Zusammenhang dargestellt (vgl. Abb. 54). Sie haben keinerlei grössere Auswirkungen auf die Mobilitätsstrategie des AP3. Im Gegenzug ermöglichen sie einen Beitrag zum Verkehrsmanagement, insbesondere wenn Ampelkreuzungen in besagten Projekten angelegt werden. Umfang und Kostenplanung sind vom Bundesamt für Strassen ASTRA noch festzulegen. Das AP3 enthält somit keine Anweisungen zu diesem Projekt.

b. Massnahmen auf kantonaler Ebene

- Planung einer Umgehungsstrasse zwischen Marly und Matran.
- Planung einer Umgehungsstrasse von Belfaux. Mit dieser Strasse könnte das Zentrum der Gemeinde Belfaux verkehrsentlastet werden. Durch den nachhaltigen Effekt könnte die Durchgangsstrasse der Gemeinde aufgewertet werden.
- Planung einer Umgehungsstrasse bei Düdingen. Dieses Projekt steht in Zusammenhang mit dem Siedlungsentwicklungskonzept der Gemeinde. Es zielt auf eine Verkehrsentlastung im Zentrum der Gemeinde ab.

Letztlich könnten diese Kantonspläne die Entwicklung der Agglomeration nachhaltig beeinflussen. Dennoch ist es aufgrund der Unsicherheiten bezüglich Realisierung, Kosten und Effekten nicht notwendig, diese in die verschiedenen Strategien des AP3 einzubeziehen. Diese Projekte werden - wenn überhaupt - später umgesetzt.

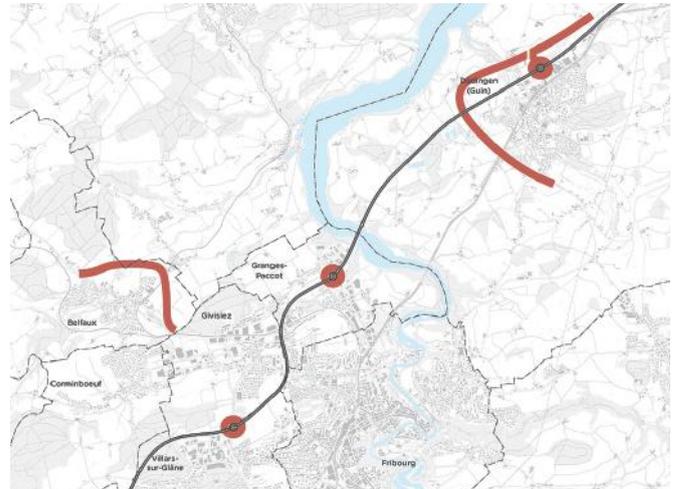
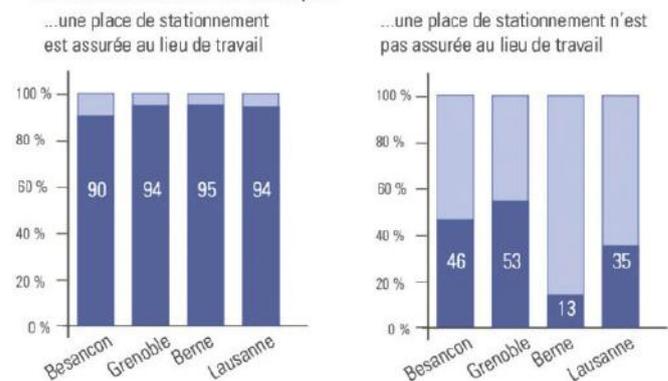


Abbildung 54 : Übergeordnete Planung und Massnahmen. Autobahnschlüsse und Umfahrungsstrassen

7.3.7 – Koordinierte Grundsätze für die Bewirtschaftung und Regulierung der (öffentlichen und privaten) Parkplätze

Die Parkplatzpolitik hat einen Einfluss auf den Erfolg der anderen Mobilitätsstrategien. Sie beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels und damit das MIV-Aufkommen. So ist die Wahrscheinlichkeit, im Pendelverkehr das Auto zu verwenden, doppelt so gross, wenn am Arbeitsplatz ein Parkplatz zur Verfügung steht (vgl. Abbildung 55).

Part d'utilisateurs de la voiture lorsque...



Source : V. Kaufmann et al. "Accessibilité automobile et fréquentation d'un centre-ville. Etude comparée de six agglomérations françaises et suisses", EPFL 1997.

Abbildung 55: Anteil des Autos am Modalsplit mit Parkplatz am Arbeitsplatz

Die Analyse der Parkplatzsituation zeigt, dass das vorhandene Angebot an Parkplätzen in einem Missverhältnis zu den Zielen des AP3 steht und dass das Angebot zu Management und Regulierung auf Ebene der Agglomeration nicht aufeinander abgestimmt ist. Zum Beispiel:

- So verfügt die Stadt Freiburg etwa über ein Gesamtangebot an Parkplätzen, das mit 850 Parkplätzen pro 1'000 Einwohner weit über dem Motorisierungsgrad der Bevölkerung (375 Fahrzeuge/1'000 Einwohner) liegt.

- Insbesondere nachts sind die Parkhäuser im Stadtzentrum unterbelegt.
- Einige P&R-Anlagen in der Nähe des Stadtzentrums oder von grossen öffentlichen Einrichtungen werden in ihrer Rolle als öV-Zubringer zweckentfremdet und als „herkömmliche“ Parkhäuser genutzt.

Ausserdem besteht keinerlei Koordination der in den OP geregelten Parkplatzpolitik zwischen den Gemeinden, obschon das RPBG diese verpflichtet, die kommunale Planung mit den Nachbargemeinden abzusprechen.

Angesichts des erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums in der Agglomeration ist eine koordinierte kommunale Parkplatzpolitik unerlässlich. Wenn die Politik nicht mehr innerhalb administrativer Grenzen, sondern aufgrund technischer Kriterien innerhalb ganzer Einzugs- und Siedlungsgebiete harmonisiert wird, können effizientere Massnahmen ergriffen werden. So bestehen auf der funktionellen Achse Granges-Paccot-Agy, auf dem Gebiet der Gemeinden Granges-Paccot und Freiburg, Anlagen von überregionaler Ausstrahlung (Forum Fribourg, Eisbahnen St. Leonhard usw.), sowie ein grosses Aufnahmepotenzial für Einwohner und Arbeitsplätze. Das wirkungsvolle, parkplatzgesteuerte Verkehrsflussmanagement muss einer mit allen betroffenen Akteuren abgestimmten Gesamtstrategie unterliegen.

Im Übrigen hat der Bund in seinem Prüfbericht zum AP2 das Fehlen einer koordinierten, für die Gemeinden verbindlichen Parkplatzpolitik auf Agglomerationsebene bemängelt. Daher werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Harmonisierung der Gemeindebaureglemente für ein häuslicheres privates Parkplatzangebot, besonders am Arbeitsplatz.
- Harmonisierung der Regulierung und Tarifpolitik für die öffentlichen Parkplätze in den verschiedenen Agglomerationssektoren unter Berücksichtigung der öV-Anschlussqualität.
- Koordination des Parkplatzmanagements mit dem Verkehrskonzept im Stadtzentrum, um die Kunden und Besucher zu den Parkhäusern zu lenken und so den Suchverkehr zu reduzieren.
- Reservation der Parkplatzabonnemente in den öffentlichen Parkhäusern in erster Linie für Einwohner ohne Privatparkplatz.
- Finanzierung der Parkhausbewirtschaftung, der Parkplatzkontrolle und der Infrastruktur aus einer Hand.
- Koordination in Sachen Parkierung bei verkehrsintensiven Einrichtungen mit dem Kanton, der die Federführung bei der Erarbeitung eines Reglementierungsentwurfes inne hat

Somit erlässt die Agglomeration für die Behörden verbindliche Rahmenbedingungen, die eine Harmonisierung der Parkplatzpolitik auf Agglomerationsebene fördern. Diese Bedingungen werden unter Berücksichtigung des Mobilitätskontexts und der bestehenden Siedlung abgefasst. Es können nämlich nicht die gleichen Regeln für das Stadtzentrum wie für die Randgebiete der Agglomeration aufgestellt werden, da die Randgebiete weniger dicht bebaut sind und schlechter an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Dann obliegt es den Gemeinden, auf dieser Grundlage entsprechende Regeln

7.4 – Begründung und Nutzen der Strategie

Die Mobilitätsstrategie bietet den folgenden Mehrwert:

Kohärenz zwischen Bevölkerungs-/Arbeitsplatzzunahme bis 2030 und nachhaltiger Mobilität.

Mit dieser Strategie wird die Mobilität der Bevölkerung bis 2030 gewährleistet. Der Mehrverkehr, der sich aus dem demografischen Wachstum ergibt, wird je hälftig durch öV und LV aufgefangen, während sich der MIV auf dem heutigen Niveau stabilisiert. So wird der Anteil des öV und LV am Modalsplit deutlich gesteigert.

Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem

Die Massnahmen im Zusammenhang mit den Verkehrssystemen werden auf der Grundlage des Raumkonzepts auf Ebene der funktionellen Achsen und der Einzugsgebiete geplant, um eine effiziente Koordination mit der Siedlungsentwicklung zu gewährleisten. Beim öV besteht für das gesamte Siedlungsgebiet eine Feinerschliessung, wobei den strategischen Agglomerationsstandorten und den Sektoren, die für künftige Bauzonenerweiterungen vorgesehen sind, besonderes Augenmerk zukommt.

Optimierte Nutzung der bestehenden schweren Infrastrukturen

Die Strategie ermöglicht für alle schweren Infrastrukturen – das bestehende und geplante S-Bahnnetz, die A12 mit ihren vier Anschlüssen – eine optimierte Nutzung.

Grössere Lebensqualität in Quartieren und Ortschaften

einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs, der Verringerung der Umweltbelastung und der Aufwertung des öffentlichen Raums wird die Lebensqualität im Stadtzentrum, in den Wohnquartieren und in den Ortschaften gesteigert.

Regionale Lösungen für die gesamte Agglomeration

In Übereinstimmung mit dem Gesamtkonzept, das dem Motto „Agglo-orientiert denken und handeln“ folgt, wirken sich die geplanten Lösungen, auch wenn sie örtlich begrenzt sind, immer auch regional aus (Funktionieren des Gesamtsystems) und nähren so eine Kultur der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit.

Strategie Natur und Landschaft

8.1 – Entwicklungsziele

Die Agglomeration erwartet eine Zunahme der Bevölkerung. In diesem Umfeld ist es unabdingbar, neben der Verdichtungsstrategie für das Siedlungsgebiet auch einen Aufwertungsprozess für die Naturräume zu verfolgen. So können der Bevölkerung qualitativ hochstehende Freiräume bereit gestellt werden, während die Natur dort in harmonischem Einklang ansässig werden kann. Bei der Umsetzung dieser Strategie trägt die Natur dazu bei, das Wohlbefinden der Bevölkerung und die Attraktivität des öffentlichen Raums zu steigern. Dafür sprechen die folgenden Tatsachen:

- Für die meisten Menschen stellt die Nähe zu Grünflächen und zur Natur ein wichtiges Kriterium bei der Wohnungswahl dar.
- Besonders die Kinder schätzen Spielplätze mit natürlicher Ausgestaltung und mit Naturräumen.
- Gut angelegte Grünflächen begünstigen den sozialen Austausch und die Begegnung zwischen Alt und Jung.
- Grünflächen im Zentrum der Siedlungszonen tragen wesentlich zur körperlichen, aber auch geistigen Gesundheit der Bevölkerung bei.

Konkret sind die Grünflächen im Siedlungsgebiet auch Lebensraum für vielfältige Pflanzen- und Tierarten und spielen somit eine wichtige Rolle für die Biodiversität. Der Bund sieht in seiner Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) denn auch eine Massnahme zur Aufwertung des Siedlungsgebiets vor. Das Ziel lautet: „Die Biodiversität im Siedlungsraum soll bis 2020 so gefördert werden, dass der Siedlungsraum zur Vernetzung von Lebensräumen beiträgt, siedlungsspezifische Arten erhalten bleiben und der Bevölkerung das Naturerlebnis in der Wohnumgebung und im Naherholungsgebiet ermöglicht wird.“

Eine Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) hat gezeigt, dass die Bevölkerung für Freizeit und Erholung Gebiete mit grosser Artenvielfalt besonders schätzt. Die Artenvielfalt in der Agglomeration Freiburg ist gemäss den nationalen Datenbanken gross: Zwischen 1990 und 2014 wurden hier 961 Pflanzenarten²³, 113 Vogelarten²⁴ und 365 Tierarten (ohne Vögel)²⁵ beobachtet. Diese grosse Biodiversität geht unter anderem auf die bestehenden Naturschutzgebiete zurück (Ärgera, Pérolles-See, Düdinger Möser). Demgegenüber besteht sowohl auf ästhetischer Ebe-

23 – Quelle: Info Flora, gemeinnützige, privatrechtliche Stiftung zur Dokumentation und Förderung der Wildpflanzen in der Schweiz.

24 – Quelle: Schweizerische Vogelwarte.

25 – Quelle: Schweizer Zentrum für die Kartografie der Fauna.

ne als auch in Hinblick auf Biodiversität in den offenen Räumen des Siedlungsgebiets grosses Verbesserungspotenzial. Auf dieser Grundlage hat die Agglomeration die Strategie Natur und Landschaft des AP3 erarbeitet. Damit werden die diesbezüglichen Überlegungen des AP2 weitergeführt. Das AP2 sah namentlich die Schaffung mehrerer Stadtparks vor, um die Gletscherhügel der Agglomeration sowie den Naturcharakter der Saaneschlucht und ihrer Nebentäler zu schützen. Ausserdem wurden im AP2 der Schutz der biologischen Korridore und die Beibehaltung der Landwirtschaft für das Landschaftsbild der Agglomeration betont.

Diese strategische Ausrichtung wird im AP3 aufgenommen und dahingehend ergänzt, dass die Biodiversität im dicht bebauten Gebiet gesteigert und innerhalb der landschaftlichen Einheiten der Agglomeration (Stadtparks, Wälder usw.) Erholungs- und Lernräume geschaffen werden.

8.2 – Stadtparks

Die Schaffung natürlicher Stadtparks ist für Lebensqualität und Schutz der Biodiversität ein Plus. Die Schaffung neuer Stadtparks zugunsten einer grösseren Harmonie in der Agglomeration bietet auch eine Möglichkeit, die Ausdehnung und Zersiedelung (Rurbanisation) zu bremsen. Solche Parks stellen überdies Erholungsräume für die städtische Bevölkerung dar. Alles in allem erfüllen sie eine landschaftliche, soziale und ökologische Funktion.

Die Stadtparks sind die grünen Lungen der Agglomeration und das Rückgrat der Vernetzung des Naherholungsraums. Auch weisen sie ein grosses Potenzial als Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf. Leider bestehen sie heute vielfach aus Rasenflächen, oft ohne Schatten, weshalb die Bevölkerung sie bei grosser Hitze meidet. Bei den Hölzern werden ausserdem viele ortsfremde Arten verwendet und die Baumkronen so beschnitten, dass sie sich nicht voll entfalten und als Sonnenschutz dienen können. Gewisse Parks sind wegen Einzäunungen auch nicht zugänglich oder werden als Kulturland gebraucht.

Das AP3 übernimmt aus dem AP2 die Stadtparks auf den Gletscherhügeln der Agglomeration (Torry, Guintzet-Bertigny und Cormanon) und bringt weitere Vorschläge zu Parks im städtischen Raum ein. Als Auswahlkriterien dienen dabei die Fläche (1-2 ha) und das Vorliegen eines grossen Erholungs- und Freizeit-Potenzials. Ausserdem müssen Parks in den Gemeindefachplänen zur freien Zone oder zur Zone von allgemeinem Interesse erklärt werden. Hauptziel ist die Schaffung eines Netzwerks von Stadtparks, das dicht genug ist, um der Bevölkerung Naherholung im Freien zu bieten.

Anhand der genannten Kriterien werden dreizehn Stadtparks aufgelistet:

- Poya - Palatinat
- Ste-Agnès - Porte de Morat
- Universität Miséricorde
- Grand-Places
- Universität Pérolles - Sainte-Croix / Arboretum Domino

- Cormanon
- Platy
- Bertigny
- Guintzet
- Jura-Teich
- Torry
- Bleu Factory

Allgemein gilt es, die Stadtparks als grüne Lungen der Agglomeration aufzuwerten und/oder umzugestalten, sowie eine Vernetzungsstrategie zu erarbeiten, welche die Langsamverkehrsverbindungen zwischen den Parks bestimmt und die Durchgängigkeit der Landschafts- und Freiraumstruktur gewährleistet. Auch müssen für jeden Stadtpark Schutz- und Gestaltungsziele festgelegt werden, um Nutzungskonflikte weitgehend zu entschärfen.

Die verfolgten Ziele müssen wie folgt an die spezifischen Eigenschaften der Parks angepasst werden:

- Verbesserung und Anpassung des Unterhalts, um die Räume für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten und die Zielarten zu fördern (Ste-Agnès - Porte de Morat, JuraTeich, Universität Miséricorde, Grand-Places, UniversitätPérolles / Domino).
- Beseitigung invasiver exotischer Arten und Ersatz vorzugsweise durch einheimische Pflanzen oder nicht-invasive exotische Arten (Domino).
- Verbesserte Erschliessung (Poya - Palatinat, Jura-Teich).

- Vergrößerung der Fläche, Baumbepflanzung, Gestaltung der Wege mit Sitzbänken und möglicherweise mit Spiel und/oder Picknick-Plätzen (Guintzet, Cormanon, Platy, Bertigny).
- Koordination der Massnahmen mit der Aussengestaltung laufender und geplanter benachbarter Entwicklungsvorhaben (Kantonsspital, Schulhaus Platy).
- Erhalt der drei Gletscherhügel (Torry, Guintzet-Bertigny, Cormanon) und der dortigen Aussicht auf das historische Zentrum (Kathedrale), auf die Kulturlandschaft und auf das Panorama (Jura, Alpen).



Abbildung 56: Domino-Park in Freiburg (Quelle: Ökobüro)

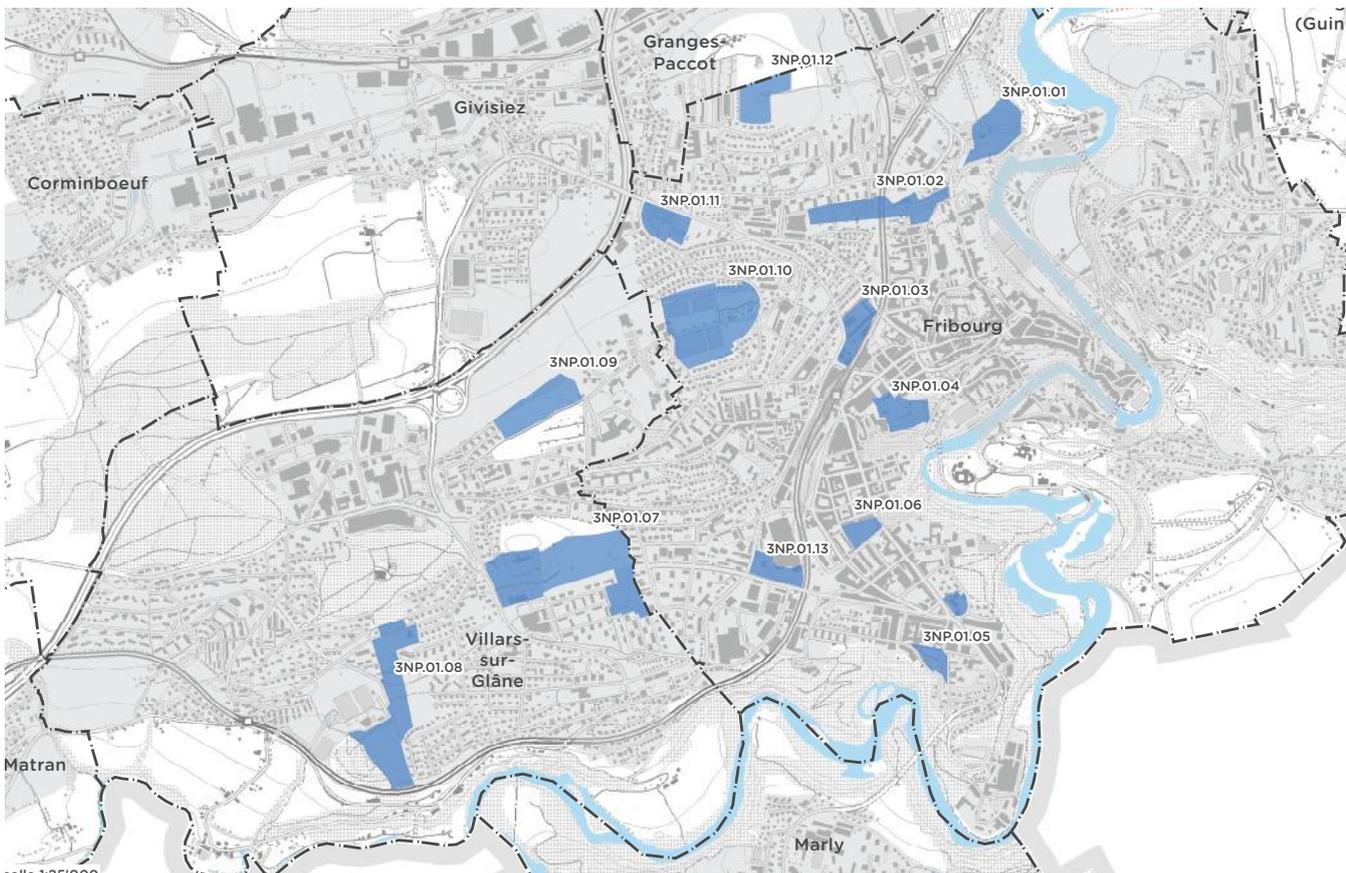


Abbildung 57: Standorte der Stadtparks (Massnahmenpaket 3NL.01)

8.3 – Offene Flächen

Die offenen Flächen auf öffentlichem und privatem Grund werden als Teil des freiliegenden Siedlungsraums erachtet. Damit sind, mit Ausnahme der genannten Stadtparks, alle Freiflächen gemeint, wie etwa Plätze, Strassen, Abstandsbereiche vor Gebäuden, Grünflächen, Uferbereiche usw. Die offenen Flächen im Siedlungsgebiet bilden einen bevorzugten Ort für das städtische Leben, als öffentliche Räume, Begegnungsräume oder einfach als Erholungsorte. Mit einer Aufwertung kann ihre soziale und ökologische Attraktivität gesteigert werden. Das Raumkonzept sieht im Siedlungsgebiet die Schaffung, Umgestaltung und den zweckmässigen Unterhalt der offenen Flächen auf öffentlichem und privatem Grund vor, um so die Lebensqualität und die Biodiversität zu steigern. Über das Stadtpark-Netz hinaus verfolgt die Strategie Natur und Landschaft diesen Weg auf einer feineren Ebene durch eine Differenzierung nach Art des Raumes. Der Strategiebericht beschränkt sich in erster Linie auf eine Umsetzung auf öffentlichem Grund, da die reglementarischen Instrumente gegenwärtig fehlen, um auch auf privatem Grund aktiv zu werden.

In der Agglomeration liegen zahlreiche unbebaute Flächen auf öffentlichem Grund vor, die aufgewertet werden könnten, um die Lebensqualität und die Artenvielfalt zu verbessern. Sie weisen ganz unterschiedliche Grössen aus und reichen vom Spielplatz eines Schulhauses über Verkehrskreisel, Blumenkisten für die Verkehrsberuhigung bis hin zu Strassenrändern und Rasenflächen ohne eindeutige Funktion. Die natürliche Gestaltung und der extensive, differenzierte Unterhalt dieser Flächen tragen zu einer Reduktion verschiedener Immissionsquellen, zu einer Steigerung der Artenvielfalt und zu einer Reduktion der Unterhaltskosten bei. Die zu ergreifenden Massnahmen sind also von der jeweiligen Fläche abhängig.

Spielplätze, Schulhöfe, Sportplatzumgebungen usw.

Diese Flächen sind meist gut erschlossen, weshalb die Massnahmen in der Förderung der Artenvielfalt bestehen:

- Ersatz mineralischer Flächen durch Grünflächen (Ruderalflächen, Magerwiesen, Hecken und Feldgehölze),
- Extensiver Unterhalt ohne Böschungsmäher, Schlegelmäher, Motorsensen und Blasgeräte,
- Verzicht auf Pflanzenschutzmittel,
- Beseitigung und soweit möglich Ersatz invasiver Pflanzen (Neophyten) durch einheimische Pflanzen.

Restflächen auf öffentlichem Grund

Bei den Restflächen handelt es sich um öffentliche Flächen, die sich keiner bestimmten Nutzung zuordnen lassen, aber ein grosses Biodiversitäts-Potenzial aufweisen:

- Umwandlung in Ruderalflächen, Magerwiesen, Hecken und Feldgehölze,

- Extensiver Unterhalt ohne Böschungsmäher, Schlegelmäher, Motorsensen und Blasgeräte,
- Verzicht auf Pflanzenschutzmittel,
- Beseitigung invasiver exotischer Arten und Ersatz vorzugsweise durch einheimische Pflanzen oder nicht-invasive exotische Arten.

Offene Flächen auf privatem Grund (Gärten, Rasen, Industriezonen usw.)

Die offenen Flächen und Dachflächen im Siedlungsgebiet der Agglomeration weisen für die Steigerung der Artenvielfalt und der Lebensqualität sowie für die Reduktion von Immissionen ein grosses Potenzial auf. Doch befinden sich diese Flächen mehrheitlich in privatem Besitz, weshalb die geplanten Massnahmen eher auf die Schaffung von Anreizen abzielen:

- Anreize für Privatpersonen schaffen, ihre Grünflächen und Gärten extensiv zu unterhalten, auf Pflanzenschutzmittel und chemische Dünger, sowie Maschinen wie Motorsensen und Blasgeräte zu verzichten.
- Anreize für Privatpersonen schaffen, auf ihrem Balkon die Artenvielfalt zu fördern und im kleinen Rahmen Blumen, Früchte, Gemüse oder sogar Honig ohne Pflanzenschutzmittel und chemischen Dünger zu produzieren.
- Anreize für Eigentümer schaffen, Dächer und Fassaden zu begrünen, um das Lokalklima und die Lebensqualität für die Bevölkerung zu verbessern und Lebensräume für Kleintiere zu schaffen.
- Förderung des Labels „Natur & Wirtschaft“ für die Industriezonen: Mit diesem Label der Stiftung Natur & Wirtschaft werden Unternehmen zertifiziert, die der Natur auf ihren Arealen Raum schaffen. Damit soll die Biodiversität gefördert und eine naturnahe Gestaltung der Firmenareale angeregt werden.



Abbildung 58: Begrünung am Strassenrand (Quelle: Ökobüro)

8.4 – Stadt-Land-Begegnungsraum

Die Einwohner suchen für Erholungs- und Freizeitaktivitäten gerne den ländlichen Raum auf. Doch dienen diese raum, die stellenweise von alleine stehenden alten Eichen und langgezogenen Feldhecken geprägt sind, in erster Linie der landwirtschaftlichen Produktion. Erholungs- und Freizeitaktivitäten können daher eine Quelle für Konflikte zwischen der Stadt und der Landbevölkerung sein. So sind z. B. nicht angeleinte Hunde, zurückgelassener Abfall oder parkierende Autos ebenso problembehaftet wie die auf Fusswegen hinterlassene Gülle.

Darum soll eine Strategie verfolgt werden, die das Randgebiet der Agglomeration ausserhalb des Siedlungsgebiets in seiner ausgeprägt landwirtschaftlichen Funktion bestätigt und es zugleich für Freizeit und Erholung attraktiv macht. Die Strategie zielt dabei auf folgende Massnahmen ab:

- Erhalt der landwirtschaftlichen Aktivität in der Landschaft der Agglomeration und an der Siedlungsgrenze.
- Entwicklung einer lokalen Landwirtschaft, gerade angesichts des grossen Werts des umliegenden ländlichen Raums für die Stadtbewohner.
- Bereitstellung von Landwirtschaftsflächen durch die Landwirte für den Bedarf der Bevölkerung und der Schulen.

Anlegen von Hochstamm-Obstgärten, von Hecken und Blumenwiesen für didaktische Zwecke, von Bio-Gemüsegärten, von Tierparks mit seltenen Nutztieren (Pro specie rara), von Geflügelställen, von Bienenstöcken, usw.

- Schaffen von Möglichkeiten, damit die Produzenten ihre Produkte bekannt machen können (Direktverkauf, Informationsstände).

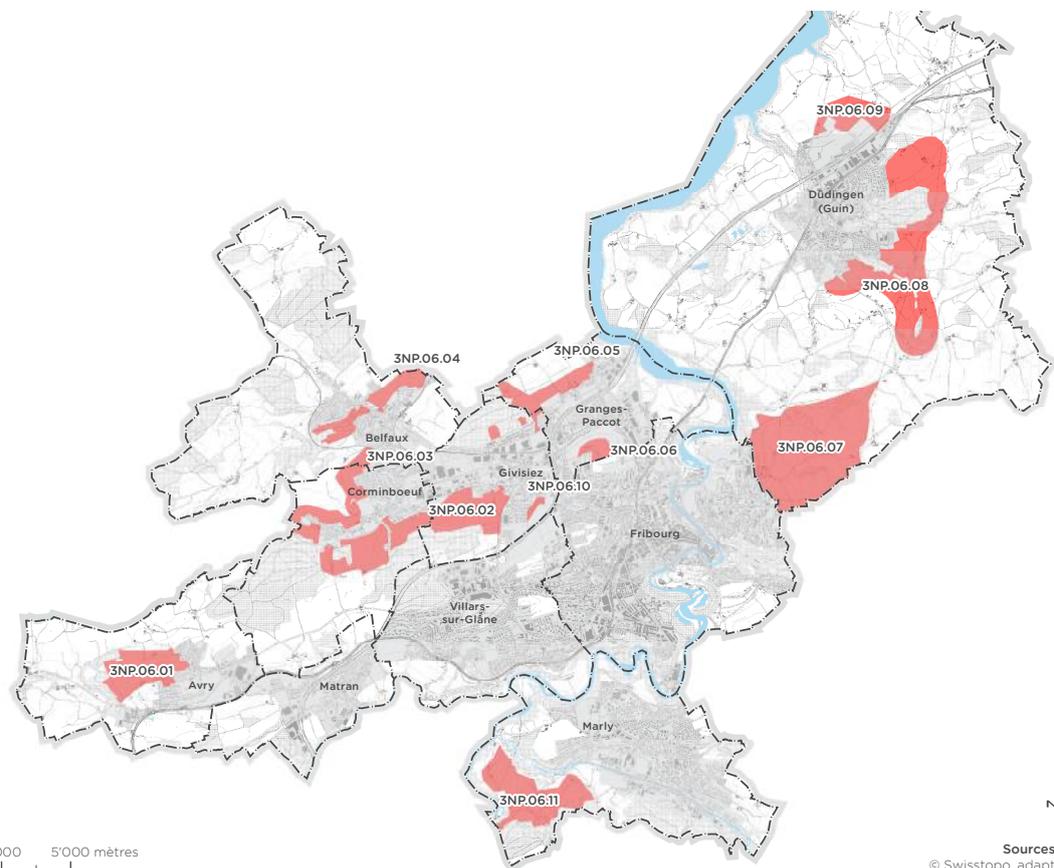


Abbildung 59: Standorte der Begegnungsräume für Stadt- und Landbevölkerung (Massnahmenpaket 3NL.06).

8.5 – Städtischer und stadtnaher Wald

Die Schweizer sind stark mit ihrem Wald verbunden. Meinungsumfragen geben ihm Spitzenwerte für Freizeit und Erholung. Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) nimmt die halbe Bevölkerung mindestens einmal pro Woche den Ruf des Waldes wahr. Im Durchschnitt dauert der Weg dahin, der mehrheitlich zu Fuss zurückgelegt wird, zwanzig Minuten. Selbstverständlich liegen diese Wälder in Agglomerationsnähe. Laut Landesforstinventar sind etwa 5 Prozent der Schweizer Wälder in Agglomerationsnähe einer grossen Erholungsnachfrage ausgesetzt.

Somit spielen die Wälder innerhalb und am Rand des Siedlungsgebiets eine wichtige Rolle für Erholung, Gesundheit und Freizeit der Stadtbevölkerung. Der Zugang ist kostenlos, daher profitieren viele davon. Doch kann die Nutzung zu Erholungs- und Freizeit Zwecken auch zu Interessenkonflikten führen, etwa mit dem Tier- und Pflanzenschutz oder mit der forstwirtschaftlichen Nutzung. Weiterhin spielen die Wälder eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Luftqualität, indem sie den Feinstaub ausfiltern und das Kohlendioxid absorbieren.

Die Wälder üben also unterschiedliche Funktionen aus, die es zu koordinieren gilt. In der Schweiz stellt das Bundesgesetz über den Wald (WaG) die soziale Wohlfahrtsfunktion des Waldes auf eine Ebene mit der Schutz- und Nutzfunktion. Um die unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen und mit den unterschiedlichen Waldfunktionen umzugehen, erstellt

der Kanton Waldplanungen. Auch die Agglomeration sieht eine Harmonisierung der Waldfunktionen vor, welche die folgenden Massnahmen umfasst:

- Einrichtung von Erholungs-, Freizeit- und Lernräumen im Wald, Erschliessung für den Langsamverkehr.
- Anpassung der Waldbewirtschaftung (Verzicht auf Kahlschläge und auf Arbeitsweisen, welche die Wege zerstören).
- Verzicht auf Aufforstung, stattdessen Förderung der natürlichen Verjüngung.



Abbildung 60: Der Wald als Erholungsraum, der mit der Schutz- und Nutzfunktion kompatibel ist (Quelle: Ökobüro)

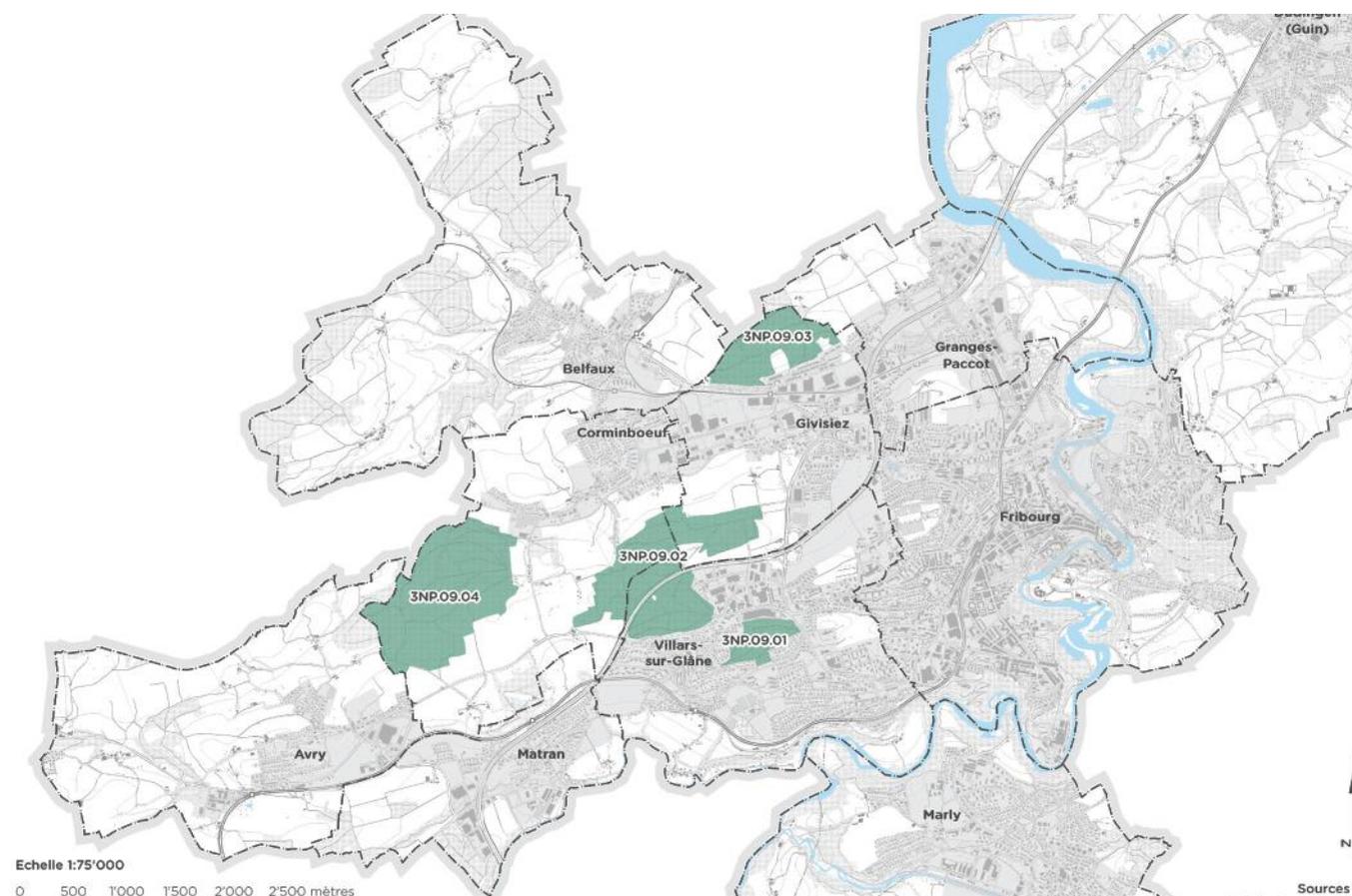


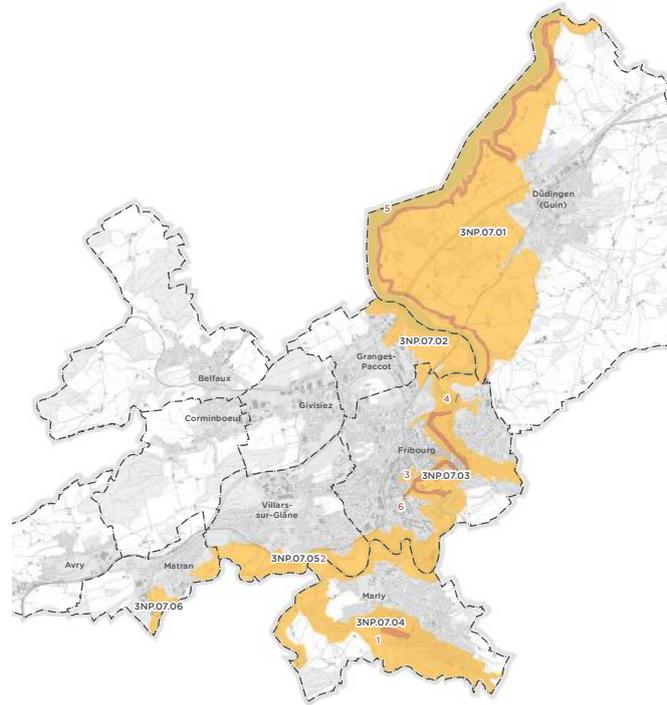
Abbildung 61: Standorte der Planungssektoren für Erholungs- und Freizeiträume im Wald (Massnahmenpaket 3NL.09).

8.6 – Natur-Freizeiträume

Die „Natur-Freizeiträume“ sind Sektoren in der Agglomeration mit grossem landschaftlichem und ökologischem Potenzial, etwa die Düdinger Möser, die Glane, die Ärgera, die Saane sowie der Pérolles- und der Schiffenensee mit ihren Ufergehölzen. Aus diesem Grund üben diese Naturräume eine grosse Anziehungskraft auf die Agglomerationsbevölkerung aus, die hier ihre Aussenaktivitäten wahrnimmt. Mehrere Standorte innerhalb des Perimeters Natur und Freizeit des AP3 sind von grossem ökologischen Wert. Diese Standorte sind in den Inventaren des Bundes und des Kantons der zu schützenden Standorte aufgeführt (siehe Online-Karten des Kantons unten). Es handelt sich zum Beispiel um die Saane und ihre Uferbereiche, die als Auengebiete von nationaler Bedeutung eingestuft sind, dem Lac de Pérolles (Reservat für Wasser- und Zugvögel) oder den Düdinger Möser (Düdingermoos: Flach- und Hochmoor von nationaler Bedeutung). Innerhalb dieser Zonen wird dem Schutz und der Aufwertung der zum Teil durch ihre Nutzung als Erholungsgebiete geschwächten Ökosysteme besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Der Grundgedanke für die bessere Koordination zwischen menschlichen Aktivitäten und den Zielen des Naturschutzes in diesen Zonen beruht auf der Landschaftsstrategie des AP2, insbesondere der Massnahme P-1 „Naturerlebnispark Saane und Nebenflüsse“. Diese Massnahme hatte zum Ziel, einen Flusspark Saane und Nebenflüsse zu schaffen, der den Kriterien für das Label „Naturerlebnispark“ des Bundesamts für Umwelt (BAFU) genügen sollte. Da die Anforderungen zu hoch waren, wurde dieses Ziel zwischenzeitlich aufgegeben, und diese Massnahme ist hinfällig geworden.

Im AP3 gibt die Agglomeration die Zertifizierung auf, nicht aber das Ziel, diese einmalige Landschaft aufzuwerten. Sie dehnt das betroffene Gebiet deutlich über die Saane und ihre Nebenflüsse aus und bezieht namentlich die Düdinger Möser mit ein. Die Strategie des AP3 stellt die Grundlage dar, auf der die Konflikte zwischen Siedlungsentwicklung sowie Nutzung und Schutz der Naturräume entschärft werden.



helle 1:75'000

Abbildung 62: Standorte der Natur- und Freizeiträume (Massnahmenpaket 3NL.07).

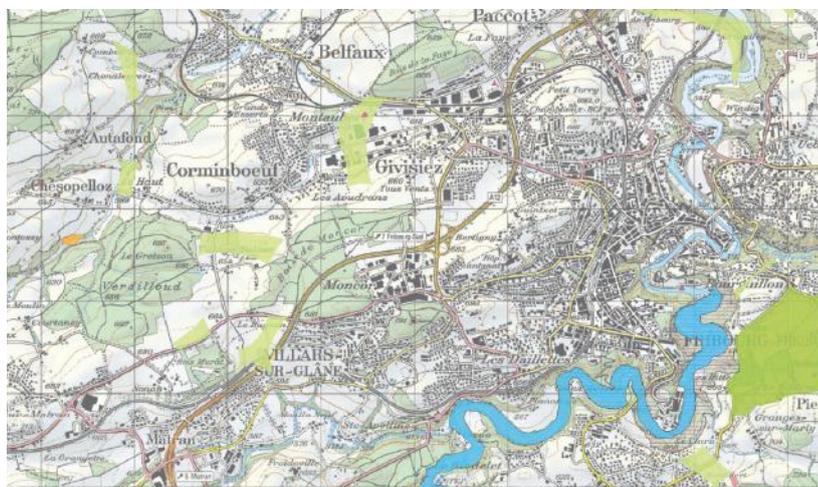


Abbildung 63: Bundesinventar und kantonales Inventar der schützenswerten Naturobjekte in der Agglomeration (Karte der Online-Karten des Kantons Freiburg)



Abbildung 64: Bundesinventar und Kantonales Inventar der Schützenswerten Naturobjekte in Düdingen.

Durch folgende Massnahmen soll der Erhalt, die Pflege und die Aufwertung von Natur und Landschaft sichergestellt und diese der Bevölkerung zugänglich gemacht werden:

- Schutz der sensiblen Gebiete.
- Ergänzung der „Wasserwege“ durch neue Wegstrecken.
- Schaffung von Erholungs- und Freizeitzone, die mit Fussgänger- und Velorouten erschlossen werden.
- Aufwertung von Fussgänger- und Velorouten durch neu angelegte Alleen, Baumreihen und freistehende Bäume.
- Umsetzung reptilienfreundlicher Massnahmen in den prioritären Zonen auf der Grundlage der Daten des kantonalen Amtes für Natur und Landschaft.
- Ausscheiden einer Waldfläche von mindestens 1 ha für die Schaffung von Altholzinseln.



Abbildung 65: Naturschutzkompatible Erschliessung (Quelle: Ökobüro)

8.7 – Fliessgewässer

Laut Gewässerschutzgesetz (GSchG, Art. 4 Bst. m) ist mit Revitalisierung die „Wiederherstellung der natürlichen Funktionen eines verbauten, korrigierten, überdeckten oder eingedolten oberirdischen Gewässers mit baulichen Massnahmen“ gemeint.

Im Kanton Freiburg sind gemäss ökomorphologischem Inventar des Kantons aus dem Jahr 2006 von den analysierten 325 km Freiburger Fliessgewässern 62,2 Prozent nicht mehr in ihrem natürlichen Zustand. Eine der Auswirkungen dieser Verarmung der Fliessgewässer: Der Grossteil der einheimischen Fischarten des Kantons befindet sich auf der roten Liste der gefährdeten Arten. In der Vergangenheit wurden mehrere Revitalisierungsarbeiten unternommen. Diese Massnahmen hatten indes ein relativ bescheidenes Ausmass.

Der Freiburger Grosse Rat hat im Dezember 2009 ein neues Gewässergesetz verabschiedet. Es sieht die Revitalisierung als Ziel des Wasserbaus an Fliessgewässern vor und beinhaltet Bestimmungen zur Förderung der Revitalisierung. In den nächsten 80 Jahren müssen in der Schweiz 4'000 km Fliessgewässer revitalisiert werden, was im Kanton Freiburg etwa 125 km oder 1 bis 2 km pro Jahr entspricht.

Die Fliessgewässer sind für die Lebensqualität, die Artenvielfalt, die Geschichte und die Identität der Agglomeration (Saanen und Ärgera) bedeutend. Eine Aufwertung dieser Räume im Kontext des wachsenden Siedlungsdrucks ist nur durch eine Revitalisierung der Fliessgewässer und durch die Erfüllung der für Erholung, Freizeit und Artenvielfalt geltenden Anforderungen möglich. Dazu gehört unter anderem:

- die Schaffung leicht erreichbarer Zonen, die den Freizeitaktivitäten und der Erholung der Bevölkerung dienen,
- die Begrünung von sicherheitsrelevanten Zäunen, die für Kleintiere durchlässig gemacht werden,
- die Ansaat von Uferböschungen mit gemischten Blumenwiesen
- die Bepflanzung von Uferböschungen mit unterschiedlichen standortgerechten Baumarten,
- die Schaffung amphibien- und reptilienfreundlicher Strukturen.



Abbildung 66: Aufwertung eines Fließgewässers (Quelle: Ökobüro)

Die Agglomeration definiert mit Zustimmung der Gemeinden und der Sektion Gewässer des kantonalen Tiefbauamts die gemeindeüberschreitenden Fließgewässer von regionaler Bedeutung, die sie prioritär revitalisieren will.

Légende

Réseau hydrographique

- Cours d'eau en surface
- - - Cours d'eau sous tuyau
- Plan d'eau

Revitalisations prioritaires selon la Planification stratégique cantonale (projet état 2016)

- Horizon 10 ans
- Horizon 20 ans
- Horizon 80 ans

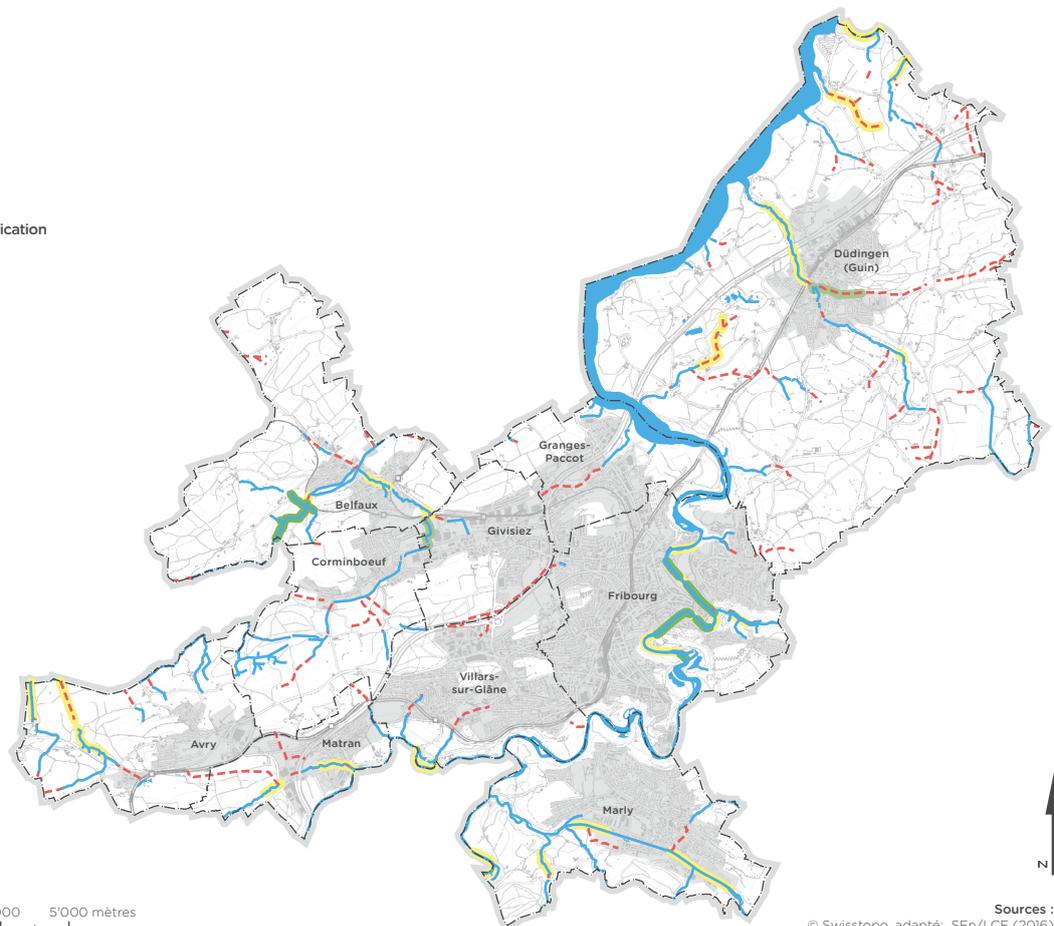


Abbildung 67: Förderung der Gewässerrevitalisierung: Fließgewässer und vorgesehene Revitalisierung (Massnahme 3NL10)

8.8 – Synergie zwischen Natur & Landschaft und Mobilität

Per Definition handelt es sich bei Verkehrswegen um lineare Elemente, die zwei Punkte miteinander verbinden. Diese Infrastrukturbauten, die grundsätzlich für alle Verkehrsträger bestimmt sind (öV, LV, MIV), können einerseits ein Hindernis auf dem Korridor gewisser Tierarten darstellen (Wildarten, Amphibien), andererseits aber gerade für Pflanzen und zahlreiche Wirbellose als Lebensraum dienen (Heuschrecken, Schmetterlinge, Bienen), sofern sie natürlich angelegt und extensiv unterhalten werden.

Die Strategie Natur und Landschaft für die Verkehrswege trägt nicht nur zu attraktiveren Verbindungen für die Benutzer aller Verkehrsträger bei, sondern auch zur Schaffung von Lebensräumen für Kleintiere und Pflanzen sowie zur Förderung der Zielarten. Somit nützt sie dem Menschen und der Natur.

Konkret geht es darum, Mikrostrukturen, vielfältige, identitätsstiftende einheimische Pflanzungen mit strukturierender Wirkung und eine attraktive Stadtmöblierung zu fördern, damit der Verkehrsweg für die Benutzer attraktiver gestaltet und das Gedeihen der Zielarten unterstützt wird. Daher werden gemäss Strategie entlang der Verkehrswege und bei der Gestaltung von Kreuzungen die folgenden „Natur-und-Landschaft“-Kriterien angewendet:

- Bevorzugter Einsatz einheimischer Pflanzenarten,
- Nach Möglichkeit Anlegen von Magerwiesen und Ruderalzonen an den Strassenrändern,
- Anlegen von Ruderalzonen auf Verkehrsinseln und anderen Verkehrsberuhigungselementen,
- Einplanen von ausreichend Platz für Baumstrukturen (z. B. Alleen, Baumreihen),
- Bei Platzmangel ausschliesslich Bäume verwenden, deren Äste eng am Baumstamm entlang zum Baumgipfel hin wachsen („pyramidale“ Varietät). Abwechselnde Bepflanzung mit langsam wachsenden Stieleichen (*Quercus robur* „pyramidalis“) und schnell wachsenden italienischen Pappeln (*Populus nigra* „Italica“),
- Verwendung von abgeschrägten Randsteinen, die von Kleintieren überquert werden können,
- Anwendung der Amphibienschutzmassnahmen auf das gesamte Entwässerungssystem des Streckenabschnitts in einem Radius von 500 m um Laichgebiete, von den Einläufen bis zu den Sauberwasserleitungen und Schächten, gemäss Empfehlungen der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz (karch).

8.9 – Begründung und Nutzen der Strategie

Die Strategie Natur und Landschaft bietet den folgenden Mehrwert:

Koordination zwischen Bevölkerungswachstum, Lebensqualität und Biodiversität

Mit der Strategie Natur und Landschaft kann der bis 2030 erwarteten Bevölkerung (prognostizierte 16'000–28'000 Neueinwohner) sowie der Tier- und Pflanzenwelt eine grosse Lebensqualität geboten werden. Die pflanzlichen Massnahmen tragen zu einer verbesserten Ästhetik der baulichen Siedlungsvorhaben bei und gewährleisten zugleich die Lebensgrundlage (den Lebensraum) für Pflanzen und Tiere. Somit ergibt sich ein doppelter Nutzen, indem die gesteigerte Artenvielfalt zu einer gesteigerten Lebensqualität beiträgt und umgekehrt.

Allgemein ist die Strategie Natur und Landschaft einem wohn- und arbeitsfreundlichen Image der Agglomeration zuträglich.

Weiterführung und Bekräftigung der Landschaftsstrategie des AP2

Das AP2 verfolgte einen Ansatz, der sich im Wesentlichen auf die Aufwertung der grossen Landschaftsräume in der Agglomeration als schützenswertes Element konzentrierte. Die Strategie Natur und Landschaft des AP3 geht auf dem eingeschlagenen Weg weiter und ergänzt ihn mit einem intelligenteren Ansatz, der die Natur als Aspekt betrachtet, denes in die Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturvorhaben einzubeziehen gilt. Überdies schlägt das AP3 Lösungen vor, um innerhalb der unterschiedlichen landschaftlichen Einheiten (Stadtparks, Wälder usw.) Erholungs- und Freizeitzone anzulegen und die allfälligen Nutzungskonflikte zu entschärfen.

Strategie für die offenen Flächen auf öffentlichem Grund

Eine Gesamtstrategie für die Stadtparks ermöglicht ihre Aufwertung als grüne Lunge der Agglomeration. Sie stellen das Rückgrat einer Vernetzung der öffentlichen Grünflächen dar. Die Massnahmen zur Aufwertung der offenen Flächen auf öffentlichem Grund ermöglichen Eingriffe auf einer feinmaschigeren räumlichen Ebene.

Regionale Lösungen für die gesamte Agglomeration

In Übereinstimmung mit dem Gesamtkonzept, das dem Motto „Agglo-orientiert denken und handeln“ folgt, wirken sich die geplanten Lösungen, auch wenn sie örtlich begrenzt sind, immer auch auf die gesamte Agglomeration aus (höhere Lebensqualität und mehr Artenvielfalt) und nähren so eine Kultur der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit.

Bewertung der Strategie gemäss den MOCA-Indikatoren

9.1 – Allgemeine Informationen

9.1.1 – Einführung

Die Richtlinien des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation umfassen die ins AP3 zu integrierenden Bestandteile zur regelmässigen Überprüfung der tatsächlichen Auswirkungen des Projekts auf die Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsbau. Auf diese Weise möchte das ARE Nachführungsindikatoren in die Agglomerationsprojekte der neuen Generation implementieren. Dieses Instrument ermöglicht die genaue Darstellung und punktuelle Bewertung der jeweiligen Mobilitäts- und Siedlungsprogramme in Bezug auf die durchgeführten Massnahmen. Die Dossiers zur Vorlage der Agglomerationsprogramme der dritten Generation müssen daher dieses neue Instrument in Form von vier Indikatoren für „Monitoring und Überprüfung der Auswirkungen der Agglomerationsprogramme“ (kurz: MOCA) enthalten.

Die vier ausgewählten Indikatoren sind die „Anzahl Einwohner pro ÖVGüteklasse“, „Arbeitsplätze pro ÖVGüteklasse“, die „modale Verteilung“ sowie die „Unfälle“ im Strassenverkehr. Die beiden erstgenannten beziehen sich auf die Strategie im Siedlungsbau, die beiden anderen auf die Mobilitätskonzepte.

Dabei geht es darum, für jeden der Indikatoren Ziele zur formulieren, die es dem Bund ermöglichen, die Auswirkungen der Projekte zu kontrollieren. Diese Ziele müssen mindestens einen qualitativen Aspekt über die anvisierte Ausrichtung sowie ein quantitatives Element zum Ausmass der angestrebten Veränderungen und deren Entwicklung enthalten. Die derzeit formulierten Ziele müssen sich auf den Zeithorizont bis 2030 beziehen. Zudem müssen sie in regelmässigen Zeitabständen unter Leitung des Bundes aktualisiert werden, damit die zwischen den Parteien vereinbarte Umsetzung innert der vereinbarten Frist und die Effizienz eines jeden Abschnitts überprüft. Es handelt sich daher um Indikatoren, die es über die gesamte Umsetzungsphase der Massnahmen ermöglichen, Überprüfungen und Bewertungen durchzuführen.

9.1.2 – Analyseperimeter und Datenquellen

In Anbetracht der MOCA-Indikatoren führt das ARE seit dem Jahr 2000 punktuell verschiedene Monitorings durch. Diese Studien basieren auf den Zahlen des Bundesamtes für Statistik (BFS), das Umfragen im gesamten Land durchführt. Diese verschiedenen Analysen des Bundes wurden im BFS-Perimeter der Agglomeration Freiburg durchgeführt.

An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass der Perimeter der Agglomeration Freiburg, der als institutionelle Einheit zehn Gemeinden umfasst und der vom BFS definierte Agglomera-

tions-Perimeter nicht identisch sind. Letzterer erstreckte sich im Jahr 2000 über 42 Gemeinden (Siehe Kapitel 1.5) sowie 30 Gemeinden gemäss Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV). Der Perimeter des AP3 betrifft, wie früher bereits das AP2, jedoch nur den institutionellen Perimeter der Agglomeration. Da sich der Auswirkungen der verschiedenen Strategien auf das AP3-Perimeter beschränken, beziehen sich die Bewertungen der MOCA-Analyse auch auf ebendiesen Wirkungsradius.

9.1.3 – Methoden

Bei der Methode zur Definition realistischer Zielsetzungen können die Indikatoren „Anzahl Einwohner pro ÖVGüteklasse“ und „Anzahl Arbeitsplätze pro ÖVGüteklasse“ im AP3-Perimeter präzise vorausprojiziert werden, da die Daten zum Bevölkerungswachstum und der entsprechenden Beschäftigungssituation im Rahmen der in den Kapiteln 3.6 und 3.7 ausgearbeiteten Szenarien geschätzt und räumlich lokalisiert werden. Das Gleiche gilt für die angestrebten Verbesserungen des ÖVNetzes bis 2030, das Gegenstand eines ad-hoc-Konzepts (siehe Anhang 5) war. Da für 2030 noch keine genauen Daten oder Einschätzungen vorliegen, werden die Projektionen für die Indikatoren „modale Verlagerung“ und „Unfälle“ noch auf hypothetischer Grundlage sowie im Vergleich des AP3-Perimeters mit dem BFS-Perimeter der Freiburger Agglomeration und anderen Schweizer Agglomerationen ähnlicher Grösse festgelegt.

Für die Indikatoren „Anzahl Einwohner pro ÖVGüteklasse“ und „Anzahl Arbeitsplätze pro ÖVGüteklasse“ muss zudem festgehalten werden, dass die Qualitätsniveaus der ÖV-Erschliessung gemäss der Berechnungsmethode des ARE²⁶ eingestuft werden. Diese basiert auf der Schweizer VSS SN 640 290-Norm vom Mai 1993, die auf die Bestimmung des Parkplatzbedarfs abzielte und zu diesem Zweck den Begriff der „ÖVGüteklasse“ einführte. Trotz der Tatsache, dass der VSS-Verband diese Norm durch eine neue ersetzt hat, behält das ARE die Verwendung der in der Norm SN 640 290 verwendeten Methode mit einigen Veränderungen bei. Das ARE hat zudem im März 2016 erhobene Georeferenzdaten für die Qualitätsniveaus der ÖV Erschliessung in der Agglomeration Freiburg ausgearbeitet und veröffentlicht, was die Durchführung einer sinnvollen und technisch konsolidierten Raumanalyse ermöglicht.

Das ARE hat zudem im März 2016 erhobene Georeferenzdaten für die Qualitätsniveaus der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Freiburg ausgearbeitet und veröffentlicht, was die Durchführung einer sinnvollen und technisch konsolidierten Raumanalyse ermöglicht. Die ARE-Methode wurde somit gegenüber der vom Kanton Freiburg in dessen kantonalem Verkehrsplan verwendeten bevorzugt und in den entsprechenden Artikel des vom Bund nicht anerkannten kantonalen Richtplans übernommen.

26 – Dokument „ÖV-Güteklasse in Bezug auf die Erschliessungsqualität“. ARE-Berechnungsmethode. Bericht über die Grundlagen zur Bewertung der Agglomerationsprogramme. „Verkehr und Siedlung“, ARE 2011. Aktualisierte Fassung von März 2016.

Konkret ist gemäss den Kriterien je nach Art des Transportmittels und dessen Taktdichte eine Haltestellenkategorie definiert. Jede Haltestellenkategorie garantiert eine Güteklasse der ÖV-Erschliessung bis zu einer gewissen Luftlinienentfernung (siehe nachfolgende Tabellen unten,²⁷):

Catégorie d'arrêt	Type du moyen de transport			
	Groupe A		Groupe B	Groupe C
Cadence	Nœuds ferroviaires	Lignes ferroviaires	Tramway, bus, car postal, bus sur appel et bateaux	Transports à câble
< 5 min.	I	I	II	V
>= 5 à < 10 min.	I	II	III	V
>= 10 à < 20 min.	II	III	IV	V
>= 20 à < 40 min.	III	IV	V	V
>= 40 à <= 60 min.	IV	V	V	V

Distance à l'arrêt
 Pour la distance à l'arrêt, on utilise la distance à vol d'oiseau, autrement dit les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics forment des cercles concentriques autour de l'arrêt. Les rayons des cercles mesurent 300 m, 500 m, 750 m et 1000 m.

Niveaux de qualité de la desserte par les transports publics
 Les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics sont définis comme suit:
 Niveau A: Très bonne desserte
 Niveau B: Bonne desserte
 Niveau C: Desserte moyenne
 Niveau D: Faible desserte
 Aucun niveau: Desserte marginale ou inexistante

Les niveaux de qualité sont déterminés conformément au tableau suivant:

Niveaux	Distance à l'arrêt			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	aucun
IV	C	D	aucun	aucun
V	D	aucun	aucun	aucun

Abbildung 68: öV-Güteklassen gemäss ARE (2016)

9.2 – MOCA-Indikator „Anzahl Einwohner pro ÖV-Güteklasse“

9.2.1 – Aktuelle Situation

Die aktuelle Situation der „Anzahl Einwohner pro ÖV-Güteklasse“ wird auf der Grundlage der 2013 vom BFS herausgegebenen Geo-Referenzdaten der Bevölkerung in der Freiburger Agglomeration sowie, wie oben erwähnt, auf Basis der 2016 vom ARE erhobenen Daten zur Qualität der ÖV-Erschliessung berechnet. Auf dieser Grundlage führt die räumliche Hochrechnung der Daten zum nachfolgend dargestellten Ergebnis. Zudem wurde eine Karte zur besseren Visualisierung der aktuellen Situation erstellt, die mit den entsprechenden absoluten Zahlen ebenfalls im Anhang (siehe Anhang 6) ersichtlich ist.

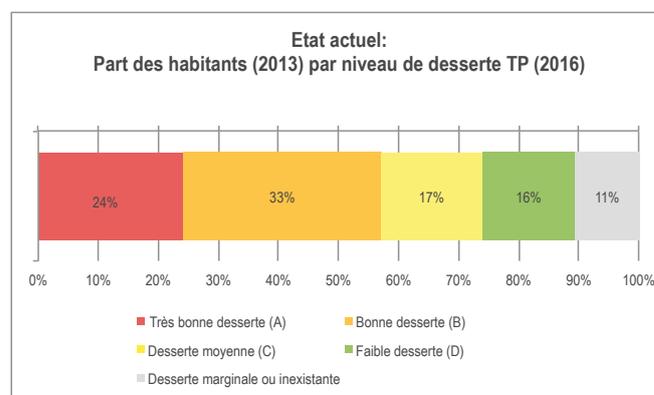


Abbildung 69: Indikator „Einwohner pro ÖV-Güteklasse“ (gegenwärtige Situation).

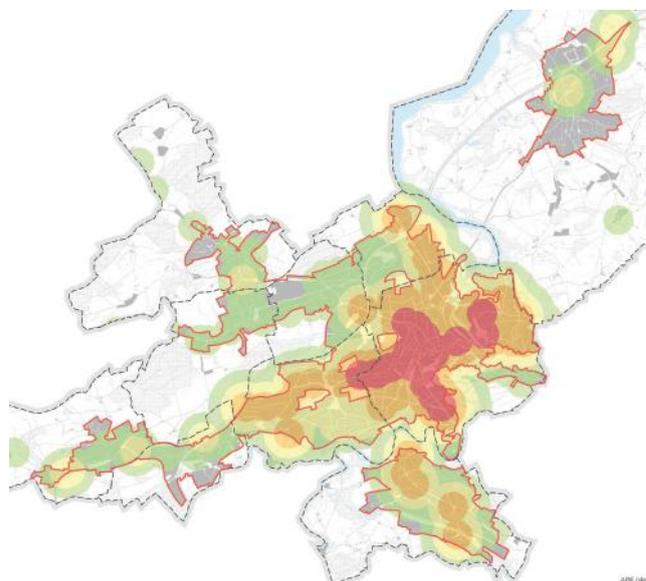


Abbildung 70: Auszug aus der Karte zur Qualität der ÖV-Erschliessung (gegenwärtige Situation)

Die Grafik zeigt, dass ungefähr drei Viertel (74 %) der Bewohner der Agglomeration derzeit über eine sehr gute (A) bis mittlere (C) ÖV-Erschliessung verfügen. 16 % der Bevölkerung sind durch die Güteklasse D abgedeckt: Obschon diese als schwach eingestuft wird, wird sie gemäss dem kantonalen Verkehrsplan bei der Bodennutzung für Wohnraum als aus-

reichend erachtet. Schliesslich befinden sich derzeit lediglich 11 % der Einwohner an einem Ort mit marginaler oder keiner ÖV-Erschliessung. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Daten auch die Einwohner berücksichtigen, die sich in Weilern ausserhalb der Siedlungsgrenzen befinden. Diese Weiler unterliegen jedoch keiner Entwicklung gemäss dem AP3-Raumkonzept.

Diese Situation reflektiert einen Teil der in den vergangenen Jahren unternommenen Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Freiburger Agglomeration. Andererseits ist das Perimeter des AP3 vergleichsweise eingeschränkt und deckt ein „urbanes“ Gebiet ab, das sich per se in der Nähe der städtischen Verkehrsinfrastruktur befindet.

9.2.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030

Angesichts der derzeit als zufriedenstellend einzustufenden Situation ist das für den MOCA-Indikator gesteckte Ziel die Beibehaltung des 75 %-Einwohneranteils in der Agglomeration mit einer ÖV-Güteklasse von mindestens C (mittlere Erschliessung) und der Verringerung derjenigen Einwohner, die lediglich über eine schwache oder keine ÖV-Erschliessung (Güteklasse D) verfügen. Dieses Ziel muss bis 2030 trotz des bis dahin vorgesehenen Bevölkerungswachstums von rund 28'000 Einwohnern, gemäss der oberen Bandbreite des AP3-Szenarios erreicht werden.

Dieses Ziel stimmt mit der vom Raumkonzept des AP 3 (Kapitel 5) definierten Ausrichtung überein, die eine räumliche Beschränkung des Zuzugspotentials an Einwohnern und Arbeitsplätzen vorsieht, um der Zersiedelung Einhalt zu gewähren und die räumliche Abdeckung des ÖV-Netzes für das gesamte Gebiet zu verbessern.

Dieses Ziel kann auch quantitativ erfasst werden, da das Potential an Einwohnern bis 2030 in der Agglomeration bereits gemäss den für die verschiedenen Sektoren geschätzten Zuzugskapazitäten lokalisiert wurde und die ÖV-Verbesserungen die Erschliessungsqualität auf ein neues Niveau heben. Diese Projektionen ermöglichen die Definition eines zu erreichenden quantitativen Ziels. Sie sind nachfolgend beschrieben.

9.2.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3

Wie bereits in Kapitel 6 erläutert, sieht die Siedlungsstrategie des AP3 mehrere Handlungsansätze zur Eindämmung der Zersiedelung und der Siedlungsentwicklung insbesondere durch Verdichtung und im Einklang mit den Verkehrsmitteln vor. Dazu gehören unter anderem:

- Definition von festen Siedlungsgrenzen bis 2030, ausserhalb derer keine neue Einzonung zulässig ist und innerhalb derer sich das vorgesehene Bevölkerungswachstum konzentriert (Verdichtung). Die Bestimmung eines abgesteckten Siedlungsgebiets ermöglicht folglich auch die Strukturierung des ÖV-Netzes, um eine grösstmögliche Abdeckung zu garantieren.
- Die Festlegung schrittweiser Besiedelung innerhalb der oben genannten Grenzen, in deren Rahmen die Entwicklung insbesondere durch die Verdichtung der bestehenden Bauzone sowie später durch Erschliessung neuer Bauzonen erfolgt, die jedoch nur dann freigegeben werden, wenn die Bevölkerungsdichte in einer bestehenden Siedlung eine bestimmte Schwelle überschreitet und sie bestimmte quantitative (Dichte) und qualitative (Förderung von architektonischen Verfahren wie beispielsweise Ausschreibungen und/oder Studienaufträge) Bedingungen erfüllen.

Die Siedlungsbeschränkung geht mit einer Verbesserung des Bus (Erhöhung der Taktdichte und Einrichtung neuer Buslinien) und des SBahn-Netzes (Erhöhung der Takthäufigkeit und Einrichtung neuer Bahnhöfe), wie in Kapitel 7 dargestellt, einher.

Darüber hinaus könnten durch Überlagerung/Kombinierung von Linien auf der ÖV-/ LV-Hauptachse von Marly-Pérolles über den Bahnhof Freiburg bis nach Schönberg bei den Bussen eine Taktdichte von weniger als fünf Minuten erreicht werden. Diese Taktdichte wird ebenfalls im Sektor Jura sowie im zukünftigen „Hub“ im Moncor erreicht, wo mehrere Linien in einem Sektor zusammenkommen an welchem dereinst viele Arbeitsplätze und Siedlungsverdichtungen geplant sind.

Zu den Verbesserungen bei der S-Bahn zählen die Bahnhöfe Granges-Paccot/Agy (projektiert), Villars-sur-Glâne, Matran, Avry Centre (projektiert), die allesamt über eine Fahrplandichte von etwa 15 Minuten verfügen werden.

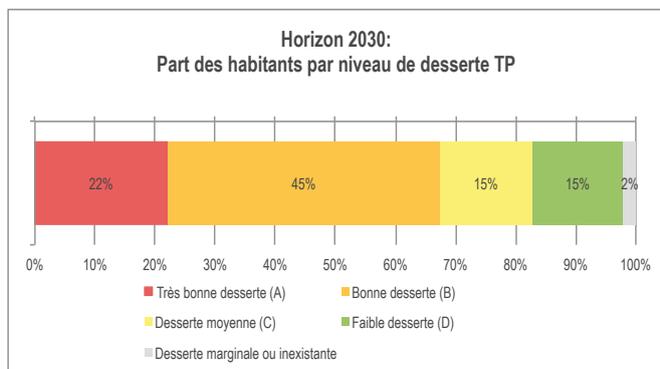
Die Grafik und die Karte (siehe Anhang 7) zeigen die theoretische Situation im Jahr 2030 mit der Realisierung von AP3. Die ÖV Verbesserung wird stets gemäss der ARE-Methode der fünf ÖV-Güteklassen (siehe Kapitel 9.1.3) bewertet. Da bei den Bussen die genaue Positionierung der künftigen Haltestellen noch nicht bekannt ist, wird auf der gesamten Länge der betroffenen Linie eine regelmässige und angemessene Distanz zwischen ihnen eingerechnet. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Kanton eine Strategie zur Verbesserung der regionalen Buslinien erarbeitet. Mittelfristig werden die Auswirkungen den Anteil von Erschliessungsgraden der Güteklasse D oder

der Orte ohne ÖV-Anbindung verringern. Da diese Daten noch nicht vollständig konsolidiert sind, wurden sie nur am Rande berücksichtigt. Zukünftig gilt es, das beigefügte Schema (siehe Abbildung 99) zu vervollständigen. Dasselbe gilt für das Kapitel in Bezug auf die Arbeitsplätze.

Schliesslich zeigt die Kartenabbildung zu den ÖV-Güteklassen 2030, dass das angestrebte ÖV-Netz mit den strukturierenden Siedlungsachsen kohärent ist: Hieraus ergibt sich eine bessere Abstimmung mit dem Siedlungsgebiet.

9.2.4 – Zusammenfassung der Ziele bis 2030

Die oben dargestellten Elemente lassen sich mit folgender Tabelle zusammenfassen:



Habitants par niveau de qualité de desserte TP

Objectifs qualitatifs	Maintenir le 75% (¾) des habitants de l'agglomération dans une desserte TP au minimum de C (moyenne), réduire la part des habitants sans desserte en TP.
Objectifs quantitatifs	Localiser 21'000 habitants supplémentaires (sur les 28'000 attendus dans l'agglomération) dans des aires de desserte TP d'au minimum C (moyenne).

Abbildung 71: Einwohner pro ÖV-Güteklasse (bis 2030).

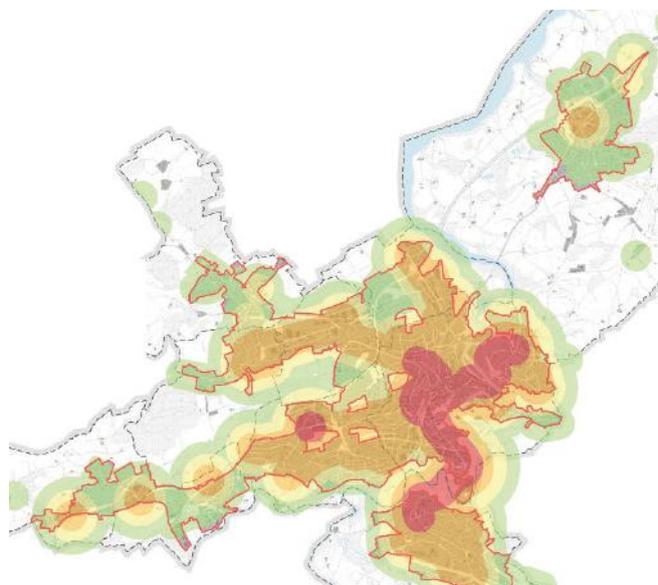


Abbildung 72: Auszug aus der Karte zur ÖV-Erschliessungsqualität (bis 2030).

Die quantitative Projektion bis 2030 zeigt, dass die oben dargestellten Ziele realistisch sind. Dies gilt insbesondere für die Absorbierung des Bevölkerungswachstums, die es ermöglicht, drei Viertel der Einwohner im Minimum bei einem durchschnittlichen ÖV-Erschliessungsniveau (Güteklasse C) zu halten. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass mehr als 21'000 von den 28.000 erwarteten Zuzüglern in der Agglomeration zumindest über eine ÖV-Erschliessung der Güteklasse C verfügen werden. Die Details der quantifizierten Entwicklung in absoluten Zahlen bestätigen die Fundiertheit der Siedlungs- und Mobilitätsstrategie in der Agglomeration (siehe Anhang 7) mit einem beachtlichen Teil der Bevölkerung der von einer guten (B) bis sehr guten (A) Erschliessung profitieren kann. Darüber hinaus ist auch eine Reduktion des Anteils der Einwohner ohne ÖV-Erschliessung zu beobachten (Rückgang von 11 % auf 8 %), was auf eine bessere öv-abdeckung der Agglomeration zurückzuführen ist.

9.3 – MOCA-Indikator „Anzahl Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse“

9.3.1 – Aktuelle Situation

Bei der « Anzahl Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse »basiert die Hochrechnung auf den georeferenzierten Daten des BFS aus dem Jahr 2012. Die Ergebnisse sind durch nachfolgende Grafik und der beigefügten Karte (Anhang 6) optisch dargestellt.

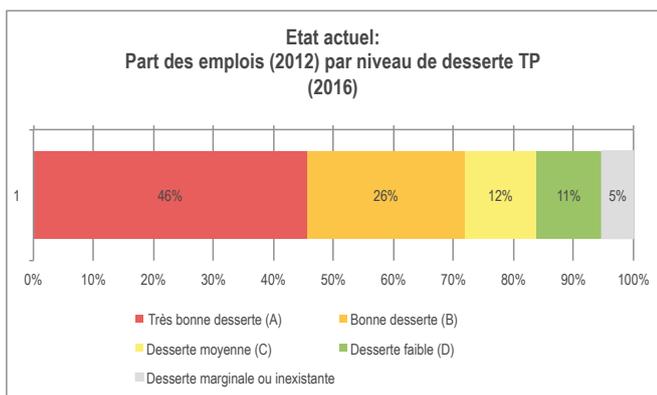


Abbildung 73: Indikator « Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse» (Ist-Zustand).

Die aktuelle Situation in Bezug auf die Anzahl Arbeitsplätze pro ÖVGüteklasse Erschliessungsniveau ist mit 84 % der Arbeitsplätze, die von seiner sehr guten (Güteklasse A) bis durchschnittlichen Erschliessungsqualität (Güteklasse C) profitieren, besser als bei der Wohnsituation. Zu berücksichtigen ist, dass auch 11 % der Arbeitsplätze nur über einen schwachen ÖV-Erschliessungsgrad (Güteklasse D) verfügen - was jedoch für bestimmte Unternehmen, die keine starken Verkehrsflüsse generieren, durchaus als zufriedenstellend erachtet werden kann, und nur 5 % der Arbeitsplätze keine oder nur marginale ÖV-Anbindung haben. Dies zeigt eine dynamische Situation bei der Schaffung von Arbeitsplätzen im Zentrum und im kompakten Siedlungsperimeter – an den Orten, an denen die ÖVAnbindung am leistungsfähigsten ist.

9.3.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030

Das für den MOCA-Indikator gesteckte Ziel ist die Beibehaltung des Anteils von 85 % der Arbeitsplätze in der Agglomeration mit einer ÖVGüteklasse von mindestens C (mittlere Erschliessung) trotz der Zunahme von 24'000 Arbeitsplätzen bis 2030 gemäss AP3-Szenario.

Wie bei den Einwohnern ist diese Zielsetzung in das Raumkonzept des AP3 eingebettet (Kapitel 5), das eine räumliche Lokalisierung des Zuzugspotentials an Arbeitsplätzen innerhalb fester Siedlungsgrenzen sowie die Erschliessung dieses Gebiets durch ein leistungsfähiges ÖV-Netz mit verbesserter Abdeckung vorsieht.

Da das Potential an zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2030 bereits anhand geschätzten Zuzugskapazitäten in den ver-

schiedenen Sektoren der Agglomeration definiert wurde, lässt sich das quantitative Ziel anhand von Projektionen errechnen. Diese sind nachfolgend beschrieben.

9.3.3 – Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3

Die verschiedenen Aspekte der Siedlungsstrategien sowie zur ÖVVerbesserung, die ihre koordinierte Entwicklung ermöglichen, sind in Kapitel 9.2.3. zusammengefasst und werden hier nicht nochmals aufgegriffen. Die nachfolgende Grafik und die beigefügte Karte (siehe Anhang 7) zeigen die theoretische Situation im Jahr 2030 mit der Realisierung von AP3.

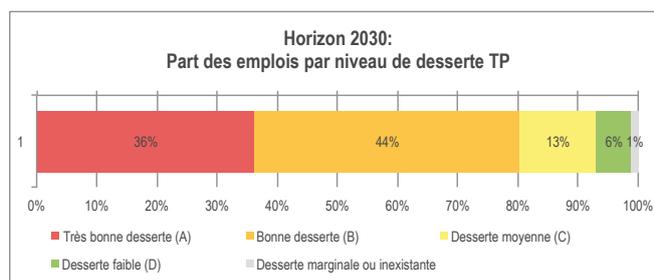


Abbildung 74: Indikator « Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse» (bis 2030).

Die quantitative Projektion bis 2030 zeigt, dass die oben dargestellten Ziele auf einer realistischen Grundlage beruhen. Dies gilt insbesondere für die Absorbierung der Zunahme an Arbeitsplätzen, die es ermöglicht, 85 % der Arbeitsplätze im Minimum auf einem durchschnittlichen ÖV-Erschliessungsniveau (Güteklasse C) zu halten.

In absoluten Zahlen bedeutet dies mehr als 22'000 Arbeitsplätze von den insgesamt 24'000, die in der Agglomeration erwartet werden. Die Details zum Arbeitsplatzwachstum in absoluten Zahlen, umgerechnet auf jedes einzelne ÖV-Erschliessungsniveau, zeigen, dass die von der Agglomeration initiierte Siedlungs- und Mobilitätsstrategie auf dem richtigen Weg sind (siehe Anhang 7). Ein beachtlicher Anteil der Arbeitsplätze profitiert von einer guten (B) bis sehr guten (A)erschliessung. Wie bereits in Bezug auf die Einwohner erwähnt, zeigt die kartographische Darstellung zu den ÖV-Güteklassen bis 2030, dass die Entwicklung des Netzes in Abstimmung mit den strukturierenden Siedlungsachsen erfolgt und so eine bessere gegenseitige Anpassung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht. Wie bereits bei den Einwohnern erwähnt, gilt es, auch die Verbesserung der regionalem ÖVNetze auf kantonaler Ebene zu berücksichtigen. Dies wird die Situation noch weiter verbessern.

9.3.4 – Zusammenfassung der Ziele bis 2030

Die oben dargestellten Elemente lassen sich mit folgender Tabelle zusammenfassen:

Emplois par niveau de qualité de desserte TP	
Objectifs qualitatifs	Maintenir le 85% des habitants de l'agglomération dans une desserte TP au minimum de C (moyenne), malgré la croissance prévue.
Objectifs quantitatifs	Localiser 22'000 habitants supplémentaires (sur les 24'000 attendus dans l'agglomération) dans des aires de desserte TP d'au minimum C (moyenne).

9.4 – MOCA - Indikator «Modale Verteilung»

9.4.1 – Aktuelle Situation

Bei der letzten Mikrozensus-Erhebung im Jahr 2010 stellte sich die modale Verteilung für die Einwohner der Agglomeration Freiburg gemäss BFS-Perimeter wie folgt dar:

Modes de transport	Pourcentage d'utilisation pour tous les types de déplacement ¹
Transports individuels motorisés (TIM)	67.50 %
Transports publics (TP) et mobilité douce (MD)	32.50 %

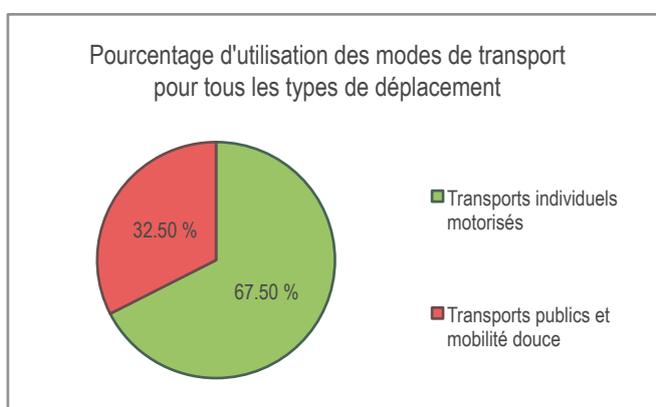


Abbildung 75 Prozentsatz der Nutzung der Transportarten für alle Arten von Fahrten

Diese im Jahr 2010 gemachte Feststellung bestätigt den bereits in den Jahren 2000 und 2005, im Rahmen der letzten Mikrozensus-Stichprobenerhebung beobachteten Trend.

Dieses Verhältnis ist leicht über dem Durchschnitt der Agglomerationen derselben Grösse und dem Schweizer Durchschnitt. Die Agglomerationen mittlerer Grösse wie Freiburg verfügen nämlich über einen Anteil von 66 % aller Art an Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV). Der Schweizer Durchschnitt befindet sich bei 66.60 %. Mit diesem unerheblichen Unterschied zeigt dieses Ergebnis, dass die Agglomeration Freiburg mit den anderen Agglomerationen derselben Grösse vergleichbar ist.

Diese im Jahr 2010 gemachte Feststellung bestätigt den bereits bei den n den Jahren 2000 und 2005, im Rahmen der letzten Mikrozensus Stichprobenerhebung beobachteten Trend.

Part des TIM dans les agglomérations de taille moyenne entre 2000 et 2010

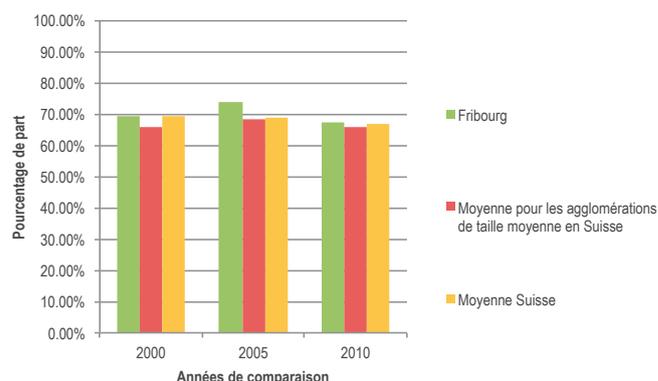


Abbildung 76: MIV-Anteil in den Agglomerationen mittlerer Grösse (Entwicklung 2000 - 2010).

9.4.2 – Qualitative und quantitative Zielsetzungen bis 2030

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms der dritten Generation in Freiburg deckt sich mit dem konstitutionellen Perimeter der Agglomeration und betrifft zehn Gemeinden²⁸.

Das BFS geht in seinen Monitoring-Studien von einem grösseren Perimeter aus. Dieser Unterschied ist in der Anwendung der Massnahmen, aber auch in der Art und Weise, wie die Auswirkungen dieser Massnahmen im Agglomerationsperimeter gemäss BFS quantifiziert werden, von Bedeutung.

So liegt der modale Anteil des MIV bei den im Jahr 2005 im AP 3-Perimeter zurückgelegten Kilometern bei 63 %. Dieser Anteil lag im dem vom BFS erhobenen Perimeter ausserhalb des AP3 bei rund 97 %. Dies ergab innerhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BFS einen durchschnittlichen MIV-Anteil von insgesamt 74 %. Da die Massnahmen im AP 3 nur diesen Perimeter betreffen, müssen die Ziele des modalen MIV-Anteils in den beiden Gebieten differenziert und dann ein Durchschnitt gemäss einer Gewichtung nach Anzahl Einwohner für jeden der betroffenen Perimeter errechnet werden.

Das für den AP 3-Perimeter vorgesehene Ziel ist die Beibehaltung der gleichen Anzahl an zurückgelegten absoluten MIV-Kilometer, also eine Verringerung der Anzahl der pro Tag pro Einwohner zurückgelegten Kilometer trotz des zwischen 2010 und 2030 vorhergesehenen Bevölkerungswachstums von 37 %. Dies bedeutet, dass die von den neu zugezogenen Einwohnern zusätzlich ausgelösten Bewegungen per ÖV oder LV erfolgen. Im zusätzlichen, vom BFS in Betracht gezogenen Perimeter hingegen ist die Beibehaltung des aktuellen modalen MIV-Anteils, angepasst an das pro Jahr auf 1 % geschätzte Bevölkerungswachstum das Ziel. Bis zum Jahr 2030 wird somit von +22 % ausgegangen.

28 – Sogennante städtische Gemeinde : Avry-sur-Matran, Belfaux, Corminboeuf, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne, Düdingen

Diese Zielsetzungen stellen auf quantitativer Ebene folgende Modalanteile dar:

	Augmentation démographique (depuis 2010)	Part des TIM dans les kilomètres effectués	Part des TP et MD dans les kilomètres effectués
Périmètre PA3	+ 37% (107'965 hab. en total)	42%	58%
Périmètre supplémentaire hors PA3	+ 22% (29'198 hab. en total)	88%	12%
Moyenne pour le périmètre de l'agglomération de Fribourg au sens de l'OFS	+ 33% (138'260 hab. en total)	56%	44%

Hierbei ist anzumerken, dass der modale MIV-Anteil im AP3-Perimeter schwach erscheint, jedoch mit dem in diesem Perimeter seit 2005 zu beobachtenden Rückgang vergleichbar ist. Im Gegensatz dazu erscheint der modale MIV-Anteil im erweiterten BFS-Perimeter ohne Einbezug des AP3-Perimeters verhältnismässig hoch. Eine Grafik zur Nachverfolgung der Durchschnitte der modalen MIV-Anteile in der Agglomeration Freiburg gemäss BFS zeigt jedoch auch, dass der bis 2030 erwartete Durchschnitt des modalen MIV-Anteils mit der Zeit regelmässig abnimmt.

Part modale TIM dans les kilomètres effectués par les habitants du périmètre OFS de l'agglomération de Fribourg

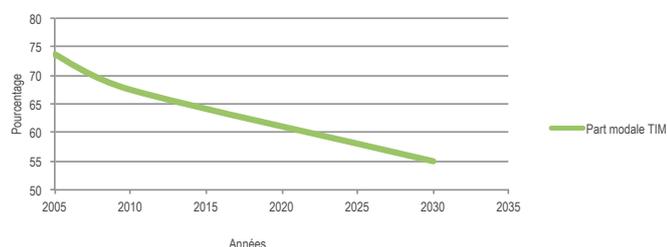


Abbildung 77: Anteil MIV in den von den einwohnern der durch das BFS definierten Agglomeration Freiburg zurückgelegten km.

9.4.3 — Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP3

Das Bevölkerungswachstum in den Zentren zwingt zur Verstärkung der bereits unternommenen aktuellen Massnahmen, um in den Städten eine gute Lebensqualität zu gewährleisten. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation wurden mehrere Massnahmen vorgeschlagen, um einen Anreiz für die modale Verlagerung der in der Agglomeration zurückgelegten Wegstrecken zu schaffen. Diese Vorschläge zielen auch auf darauf ab, für Personen, die ausserhalb des AP3-Perimeters leben und an ihren Arbeitsplatz oder in ihrer Freizeit in die Agglomeration kommen, Anreize zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, wie z. B. der Bahn oder Stadt-Land-Buslinien zu schaffen und sie von den ÖV- und LV-Infrastrukturen der Agglomeration profitieren zu lassen.

Wie für die Einwohner des AP 3-Perimeters, kann die Erschliessung des ÖV- und LV-Netzes innerhalb der Agglomeration auch für die MIVNutzer einen Auslöser darstellen, zu weniger umweltverschmutzenden Fortbewegungsarten zu wechseln. So stellen die Sicherheit der LV-Nutzer und die Erhöhung der ÖV-Taktdichte attraktive Massnahmen zugunsten der Nutzung dieser Verkehrsmittel dar.

Im AP3 zielt eine gewisse Anzahl an Massnahmen direkt oder indirekt auf die Bereitstellung von Mitteln ab, die eine höhere Taktdichte und einen besseren Verkehrsfluss für die öffentlichen Verkehrsmittel gewährleisten. Zudem sollen Möglichkeiten zur Schaffung mehr oder weniger grosse Anlagen im Bereich des Langsamverkehrs geschaffen werden. Diese Massnahmen sind in elf Pakete gegliedert, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Zufahrtskontrolle: Neugestaltung der Kreuzungen zur Verbesserung der Sicherheit des Langsamverkehrs und Gewährleistung einer reibungslosen Durchfahrt für die ÖV.
- Zufahrtsachsen: Umqualifizierung der Haupteinfallstrassen in die Städte durch die Einrichtung eigener Fahrstreifen für ÖV und LV.
- Kammerung: Unterbindung des Durchgangsverkehrs und Verbesserung der Qualität der LV-Einrichtungen in verschiedenen Quartieren.
- Strukturierende LV-/ÖV-Achsen: Schaffung von starken ÖV- und LV-Achsen durch Schliessung bestimmter Bereiche für den MIV.
- Weitere ÖV-Massnahmen: Verbesserung der aktuellen und zukünftigen ÖV-Linien in den Strassen und an den Kreuzungen, je nach Möglichkeit.
- TransAgglo: Einrichtung von spezifischen verkehrsunabhängigen Achsen für den LV auf den strukturierenden Wunschlinien.
- Zusätzliche LV-Massnahmen: Realisierung verschiedener Anlagen für die LV zur Gewährleistung der Sicherheit der Nutzer und zur Schaffung eines engmaschigen Streckennetzes.
- ÖV-Schnittstellen: Einrichtung und Verbesserung der Sicherheit mehrerer bereits existierender oder zukünftiger ÖV-Schnittstellen.
- Neugestaltung von Ortszentren und Durchfahrtsstrassen: Umqualifizierung oder Einrichtung bestimmter Strassenabschnitte, bei denen die Sicherheit der Nutzer und der Verkehrsfluss der ÖV im Vordergrund steht.
- Parkieren: Koordinierte Massnahmen zum Parkverhalten und Schaffen von Anreizen für eine modale Verlagerung der MIV hin zu ÖV und LV.

- Nicht-Infrastrukturmassnahmen: Verschiedene Massnahmen ausserhalb des AP3-Perimeters die auf eine bessere Anbindung über Stadt-Umland-Verbindungen in die Agglomeration abzielt.

Diese verschiedenen Pakete zeigen die seitens der Agglomeration umgesetzten voluntaristischen Politik zur Förderung der modalen Verlagerung der MIV-Nutzer hin zu anderen Verkehrsmitteln. Die Umsetzung all dieser Massnahmen wird eine spürbare modale Verlagerung des MIV-Anteils im AP3-Perimeter ermöglichen. Aufgrund der im Perimeter getroffenen Massnahmen werden auch die Fahrten in diesen Perimeter wie auch aus ihm heraus verringert werden können.

9.4.4 – Zusammenfassung der Ziele

Die oben dargestellten Aspekte lassen sich in nachfolgender Tabelle wie folgt zusammenfassen:

Part modale	
Objectifs qualitatifs	Maintenir le nombre de kilomètres parcourus en TIM dans le périmètre du PA3, malgré la croissance démographique.
Objectifs quantitatifs	Dans le périmètre du PA3 : part modale TIM de 42%.

9.5 – MOCA Indikator « Unfälle »

9.5.1 – Gegenwärtige Situation

Der Indikator « Unfälle » gibt die Anzahl der im Strassenverkehr des Agglomerations-Perimeters Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohner an. 2013 lag diese Rate im BFS-Perimeter der Agglomeration bei 2.7 Verletzten/Toten. Dies entspricht nahezu auch dem Durchschnitt der Agglomerationen der gleichen Grösse sowie dem Schweizer Durchschnitt, die sich im Jahr 2013 beide auf 2.6 Verletzte/Tote pro 1'000 Einwohner belaufen. Bei der letzten Mikrozensus-Erhebung im Jahr 2010 verfügten im Kanton Freiburg fast 90 % der Haushalte über ein Fahrzeug, wohingegen der Schweizer Durchschnitt im gleichen Zeitraum bei 80 % lag. Es kann festgehalten werden, dass die Freiburger Agglomeration trotz eines grösseren Fahrzeugparks pro Haushalt nicht mehr Unfälle als der Rest der Schweiz aufweist.

Bei den Mikrozensus-Erhebungen in den Jahren 2000 und 2005 befand sich die Agglomeration Freiburg nahe am Schweizer Durchschnitt sowie beim Durchschnitt der Agglomerationen der gleichen Grösse. Die Zahl von 2010 bestätigt diesen Trend.

Nombre d'accidents de la route tués/blessés confondus pour 1000 habitants

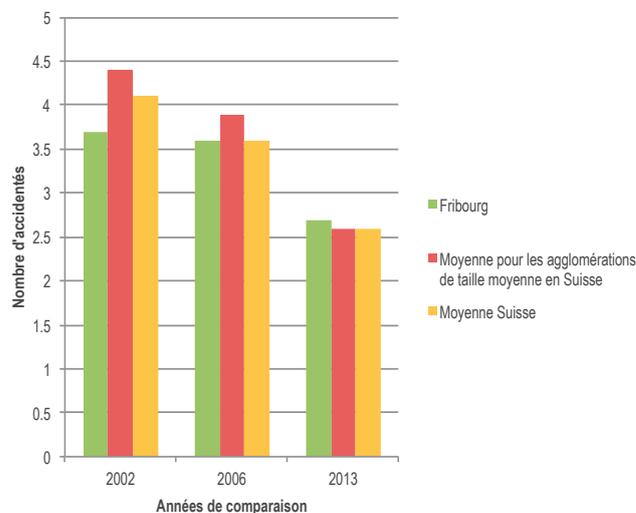


Abbildung 78: Anzahl Verkehrsunfälle, Tote/Verletzte insgesamt auf 1'000 Einwohner (Entwicklung seit 2002).

9.5.2 – Qualitative und quantitative Ziele bis 2030

Im Jahr 2012 wurde das neue Massnahmenpaket Via Sicura für mehr Sicherheit auf den Strassen der Schweiz eingeführt. Dieses neue Paket stützt sich auf drei verschiedene Achsen:

- Sensibilisierung der Bevölkerung
- Verhalten der Verkehrsteilnehmer
- Sicherheit von Fahrzeugen und Strasseninfrastruktur

Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Anzahl an Toten und Verletzten auf den Schweizer Strassen um ein Viertel zu senken. 2013 betrug die Quote der im Strassenverkehr Verletzten/Toten 2.6 Tote/Verletzte auf 1'000 Einwohner. Im Jahr 2030 rechnet das BFS mit einer Schweizer Bevölkerung von 9'541'500 Personen. Mit einer Verringerung der aktuellen Unfallzahl um ein Viertel betrüge der Anteil der im Schweizer Strassenverkehr bis 2030 Verletzten/Getöteten etwa 1.9 Verletzte/Getötete auf 1.000 Einwohner.

9.5.3 — Projektionen bis 2030 mit Realisierung des AP 3

Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation enthält Massnahmen, die eine direkte oder indirekte Verringerung der Anzahl der im Strassenverkehr Verletzten/Getöteten ermöglicht. Die Umgestaltung bestimmter Kreuzungen und die Umqualifizierung mancher Verkehrsachsen werden die Sicherheitsbedingungen der Verkehrsteilnehmer dort verbessern.

Die Verbesserung der Sicherheit an diesen Kreuzungen bietet eine bessere Analyse der Verkehrsflüsse.

Dies ermöglicht es den Autofahrern, Bewegungen besser zu antizipieren und Unfälle an den Verkehrsknotenpunkten zu vermeiden. Die Velofahrestreifen und -fahrwege sowie die Umsetzung der Transagglomeration ermöglichen es, den Anteil der Unfälle mit Velo- und Fussgänerbeteiligung zu verringern.

Die Verstärkung eigener Standorte für die ÖV und die Erhöhung der Taktdichte der S-Bahn ermöglichen eine verbesserte ÖV-Erschliessung. Durch Einrichtung neuer ÖV-Linien sind Gewerbegebiete auch ohne Auto zu erreichen. Auch wenn diese Massnahmen nicht direkt die Unfallraten auf den Strassen betreffen, verringert eine modale Verlagerung der MIVNutzer zugunsten von ÖV und LV die Anzahl der Fahrzeuge auf den Strassen und reduziert damit die Unfallwahrscheinlichkeit.

Die Kumulierung der Auswirkungen des Massnahmenpakets Via Sicura und der im Rahmen von AP3 vorgeschlagenen Massnahmen ermöglicht die Verringerung der Anzahl Verkehrsunfälle durch Sensibilisierung und Einrichtungen, die der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer Vorschub leisten.

9.5.4 — Zusammenfassung der Ziele

Die oben dargestellten Elemente lassen sich mit folgender Tabelle zusammenfassen:

Accidents	
Objectifs qualitatifs	Diminution d'un quart du nombre d'accidents de la circulation en plus des mesures de Via Sicura visant à les diminuer déjà d'un quart
Objectifs quantitatifs	Environ 1.5 blessés/tués sur les routes dans le périmètre de l'agglomération

Massnahmen und Priorisierung

10.1 – Bestimmung und Organisation von Massnahmen

Die Massnahmen bestimmen Handlungen, dank denen die Planungsziele erreicht werden können und sollen die Agglomeration in Richtung der bis 2030 festgelegten Vision voranbringen. Sie stellen somit die Umsetzungsebene in einer logischen Folge von Vision, Konzept, Strategien und konkreten Handlungen dar.

Die Vision der Agglomeration bis 2030 erlaubt die Bestimmung der Planungsziele. Um diese Ziele zu erreichen, definiert das Raumkonzept eine globale räumliche Ausrichtung, aus der die Teilstrategien hervorgehen. Diese ermöglichen die Übertragung des Konzepts auf die Raumentwicklungspolitik in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität und Natur und Landschaft. Schliesslich bilden die Massnahmen konkrete und priorisierte Handlungen, anhand derer die Strategien in den drei genannten Bereichen umgesetzt werden können. Es gibt infrastrukturelle und nichtinfrastrukturelle Massnahmen.

Die Beurteilung durch den Bund, um über die Berücksichtigung der Massnahmen und über den Umfang der finanziellen Beteiligung am Projekt zu bestimmen, betrifft sowohl das Gesamtprojekt als auch die einzelnen Massnahmen an sich. Nur infrastrukturelle Massnahmen können von einer Mitfinanzierung profitieren. Die nichtinfrastrukturellen Massnahmen bleiben jedoch notwendig, um ein hohes Wirkungsniveau des Programms als Ganzes zu erreichen. Die Massnahmen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung werden vom Bund sogar verlangt, obwohl sie nicht mitfinanziert werden können.

10.1.1 – Infrastrukturelle Massnahmen

Es handelt sich um Massnahmen im Zusammenhang mit den Transportinfrastrukturen, die aus dem Raumkonzept und der Teilstrategie Mobilität hervorgehen. Die infrastrukturellen Massnahmen sind notwendige Massnahmen für das Agglomerationsprogramm. Für die meisten von ihnen kann eine finanzielle Beteiligung des Bundes beantragt werden. Bei diesen Massnahmen handelt es sich einerseits um schon lange vorgesehene oder in Planung befindliche wichtige Projekte in der Agglomeration und andererseits um neue Projekte, die sich aus dem Konzept und der Strategie ergeben und deren Realisierung ermöglichen.

Manche infrastrukturellen Massnahmen kommen jedoch für eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht in Frage, insbesondere:

- Massnahmen, die durch andere Mechanismen finanziert werden. Dabei handelt es sich vor allem um «übergeordnete Massnahmen» in der Kompetenz des Bundes (ASTRA,-BAV usw.).

- Massnahmen, die vollständig von den Lokalbehörden (Agglomeration und Gemeinden) getragen werden, die jedoch zum Agglomerationsprogramm gehören, da sie zur globalen Wirksamkeit des Programms beitragen (Ziele und verbindliche Aufgabenverteilung wie bei den mitfinanzierten Massnahmen). Diese weisen daher auch einen Realisierungshorizont auf.

Die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprogramme werden somit ausschliesslich für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen (öV, LV und MIV) gewährt, sowie für Einrichtungen, die der Verbesserung der Verkehrssysteme dienen.

10.1.2 – Nichtinfrastrukturelle Massnahmen

Nichtinfrastrukturelle Massnahmen erhalten keine Mitfinanzierung durch den Bund. Drei Arten solcher Massnahmen werden unterschieden:

Massnahmen für die Lenkung der Mobilität

Die Massnahmen für die Lenkung der Mobilität sind unverzichtbare Begleitmassnahmen zur Realisierung der infrastrukturellen Massnahmen und zur Konkretisierung der im Mobilitäts- und im Siedlungsentwicklungskonzept festgelegten Ziele. Diese Massnahmen, welche die Nachfrage beeinflussen, sind von höchster Bedeutung für die Wirksamkeit des ganzen Projekts.

Siedlungsentwicklungsmassnahmen

Mit diesen Massnahmen sollen die notwendigen Aktionen zur Realisierung der strategischen und föderativen Projekte auf Agglomerationsebene im Bereich der Siedlungsentwicklung in Angriff genommen werden, insbesondere für die Koordination der Entwicklung nach Achse, die Verdichtung, die Siedlungserneuerung sowie die Konsolidierung der strategischen Standorte.

Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft

Die Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft sind Aktionen, die das ganze Gebiet betreffen, sowie lokale und beispielhafte Eingriffe mit dem Ziel, die grossen landschaftlichen Einheiten zu schützen und aufzuwerten, die Artenvielfalt zu steigern sowie den Zugang und die Nutzung der Natur für Erholung und Freizeit (Lebensqualität) zu verbessern.

10.1.3 – Massnahmenpakete

Im Bereich der Mobilität wurden Massnahmenpakete bestimmt. Manche Massnahmen tragen durch unterschiedliche, aber eng miteinander verbundene Aktionen zum gleichen Ziel bei. Ein Massnahmenpaket fasst Massnahmen zusammen, die sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf die Realisierung voneinander abhängig sind. Die Zusammenfassung der Massnahmen in verschiedene Pakete erleichtert das Verständnis des Bezugs zu den verschiedenen Grundsätzen und Zielen der Teilstrategie (vgl. folgendes Kapitel).

Im AP3 entspricht der Begriff «Massnahmenpaket» nicht strikt der Definition in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» des Bundes. So enthält Kapitel 3.6.4 der Weisung die Mindestanforderung, dass «der geplante Umsetzungsbeginn für alle Massnahmen eines Massnahmenpakets in der gleichen Vierjahresperiode zu liegen kommt». Die im AP3 vorgenommenen Gruppierungen bezwecken eher eine leichtere Verständlichkeit und Lesbarkeit des Projekts: diese Gruppierungen werden zur Vereinfachung «Massnahmenpakete» genannt. Die Kosten der Massnahmen werden für jede Einzelmassnahme getrennt bestimmt. Die Einzelmassnahmen sind Projekte, die unabhängig voneinander durchgeführt werden können. Die Massnahmen sind in erster Linie funktional oder nach strategischem Grundsatz zusammengefasst. Zum Beispiel verfolgen die Massnahmen im Zusammenhang mit der Kammerung des Verkehrs unabhängig von ihrem Realisierungshorizont alle dasselbe Ziel und werden daher in einem gemeinsamen Massnahmenpaket «Kammerung» klassiert.

Zudem ist es auch sinnvoll, gewisse Einzelmassnahmen zusammenzufassen, wenn ihre Wirksamkeit von den Auswirkungen anderer, gleichzeitig getroffener Massnahmen abhängt. Dies ist zum Beispiel bei Massnahmen der Fall, die Querungen oder zusätzliche Verbindungen für den LV vorschlagen, die, für sich allein genommen, eine teilweise Relevanz für das Agglomerationsprogramm aufweisen (lokale Wirkung), in Verbindung miteinander jedoch die Konkretisierung eines durchgehenden Netzes ermöglichen (globale Wirkung). Daher werden sie im Paket «LV-Ergänzungsmassnahmen» zusammengefasst. Für den Bereich der infrastrukturellen und nichtinfrastrukturellen Mobilität wurden schliesslich elf Massnahmenpakete mit Bezug zur Teilstrategie bestimmt.

10.2 – Grundsätze für Auswahl und Priorisierung der Massnahmen

10.2.1 – Massnahmen von regionaler Bedeutung mit verbindlichen Zielen und verbindlicher Aufgabenverteilung.

Das partizipative Vorgehen beim AP3 hat viele Befürchtungen bei den betroffenen Akteuren im Zusammenhang mit den Massnahmen aufgezeigt, die vor allem auf die Erfahrungen mit dem AP2 von 2011 zurückzuführen sind. Diese Befürchtungen betreffen insbesondere:

- Die Finanzierung, denn die Kosten einiger Massnahmen des AP2 scheinen unterschätzt worden zu sein, was eine höhere Beteiligung der Gemeinden erforderte als vorgesehen.
- Schwierigkeiten bei der Realisierung aufgrund des geringen Reifegrades gewisser Massnahmen.
- Die hohe Anzahl Massnahmen, die das Verständnis der Gesamtschau und die Anwendung des AP2 im Alltag erschwert.

Um diesen drei allgemeinen Befürchtungen zu begegnen und eine effektive Konsolidierung und Realisierung des AP3 zu erreichen, wurde ein anderes Vorgehen gewählt. Gemäss den Ergebnissen des partizipativen Vorgehens und auf der Grundlage des Mottos «Agglo-orientiert denken und handeln» soll ein politisch konsolidierter regionaler Richtplan erstellt werden, der die Region als Ganzes vorwärts bringt. Daher haben sich die im partizipativen Verfahren beteiligten Akteure einverstanden erklärt, den Zielen und der Verteilung der Aufgaben aus dem Strategiebericht und den Massnahmenblätter einen (für die Behörden) verpflichtenden Charakter zu verleihen. Der Priorisierungsprozess zu den Massnahmen sieht demnach wie folgt aus:

- Schritt eins: Massnahmen definieren, welche die Agglomeration als Region voranbringen und sich zur Realisierung verpflichten.
- Schritt zwei: diejenigen Massnahmen bestimmen, die für eine Mitfinanzierung des Bundes in Frage kommen.

So sind die Massnahmen in erster Linie unter dem Standpunkt des Funktionierens der Agglomeration als Ganzes auszuwählen und zu priorisieren (regionale Bedeutung). Die allfällige Mitfinanzierung einer Massnahme durch den Bund wird erst nach dieser Auswahl abgeklärt: Das Kriterium der Bedeutung und der Relevanz einer Massnahme für die Regionalentwicklung hat Vorrang gegenüber jenem der Mitfinanzierung.

Entsprechend diesem Grundsatz verzichten die Agglomeration und die Gemeinden darauf, Massnahmen in das AP3 aufzunehmen, die nur eine lokale Wirkung und Bedeutung haben und die daher in der Ortsplanung einer Gemeinde (OP) besser aufgehoben sind. Ausserdem verpflichten sich die Agglomeration und die Gemeinden, die Massnahmen von regionaler Bedeutung selbst zu finanzieren, unabhängig davon, ob der Bund einen Beitrag dazu leisten wird. Eine Ausnahme bilden die Massnahmen, die nicht unter das IFG fallen, sondern aus übergeordneten Planungen hervorgehen. Mit diesem Ansatz wird ein klarer Schwerpunkt auf die regionale Dimension einer koordinierten und nachhaltigen Raumentwicklung und auf die wirksame Umsetzung der damit verbundenen Massnahmen gelegt. Diese Massnahmen von regionalem Interesse erhalten so Priorität, auch wenn sie nicht kofinanziert werden.

Zu den drei an den partizipativen Workshops geäusserten «Befürchtungen» wurden zudem folgende Lösungen eingebracht:

- Finanzierung: die Gemeinden haben die Kosten der Massnahmen auf ihrem Gebiet abgeschätzt, während die Agglomeration sich um die Kohärenz und die Zusammenfassung der angekündigten Kosten gekümmert hat.
- Umsetzung: nur die politisch konsolidierten Massnahmen, die sich positiv auf die Agglomeration als Ganzes auswirken, wurden in das Programm aufgenommen. Die Gemeinden verpflichten sich im Gegenzug, die entsprechenden Massnahmen als verbindlich zu betrachten (Ziele und Aufgabenverteilung) und somit auch umzusetzen.

- Anzahl Massnahmen: Bei der Auswahl und Priorisierung wurden besondere Anstrengungen unternommen, um nur jene Massnahmen beizubehalten, die das Erreichen der Planungsziele ermöglichen und dem roten Faden, der Vision, Konzept und Strategie verbindet, entsprechen. Alle anderen Massnahmen wurden vom Projekt ausgenommen.

10.2.2 – Priorisierung gemäss Weisung des Bundes

Das vorangehende Kapitel beschreibt die erste Etappe des Auswahlverfahrens für die Massnahmen des AP3: es werden nur Massnahmen von regionaler Bedeutung und Wirkung berücksichtigt. Anschliessend werden die berücksichtigten Massnahmen anhand der Weisung des Bundes analysiert, die verlangt, dass die Agglomeration eine Priorisierung der Massnahmen vornimmt, für die sie eine Mitfinanzierung beantragt. Die Weisung erwähnt als Kriterien insbesondere die Relevanz für das Agglomerationsprogramm, das Kosten/Nutzen-Verhältnis und den Reifegrad. Angesichts des oben beschriebenen Auswahlverfahrens ist die Agglomeration der Ansicht, dass die Relevanz für das AP3 bei allen berücksichtigten Massnahmen gegeben ist.

Auf der Grundlage der Weisung sind die Massnahmen nach den drei Prioritäten A, B und C in Listen aufzuteilen, die für das AP3 wie folgt aussehen:

Massnahmen mit Priorität A

- beantragen die Freigabe von Mitteln für den Zeitraum 2019-2022,
- weisen ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf.
- Die Baureife «umsetzungsfähig» (Zweckmässigkeitsstudien vorhanden) und die Finanzierungsreife «Finanzierung garantiert» wird innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft zur entsprechenden Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr erreicht.

Massnahmen mit Priorität B

- weisen ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf, werden jedoch erst in der folgenden Vierjahresperiode (2023-2026) umsetzungs- und finanzierungsreif sein. Die Zweckmässigkeitsstudien sind oft geplant, aber noch nicht abgeschlossen.
- weisen nur ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf, verfügen jedoch über ein Optimierungspotenzial, dank dem bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Niveau erreicht werden kann.

Massnahmen mit Priorität C

- weisen ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass die Beurteilung ihres Kosten/Nutzen-Verhältnisses nicht möglich ist. Sie müssen daher noch präzisiert und konkretisiert werden.

Im AP3 wird das System der Prioritäten A, B und C analog auch auf die Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Natur und Landschaft angewandt, um eine optimale Koordination mit dem Verkehrsbereich zu gewährleisten.

Indem das Kriterium der regionalen Bedeutung mit der Priorisierung anhand der Methode des Bundes verbunden wird, ergibt sich schlussendlich das folgende Prinzip für die Priorisierung der Massnahmen:

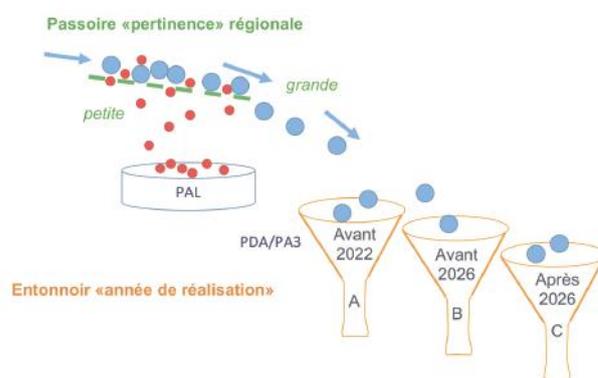


Abbildung 79: Auswahlverfahren für die Massnahmen des AP3

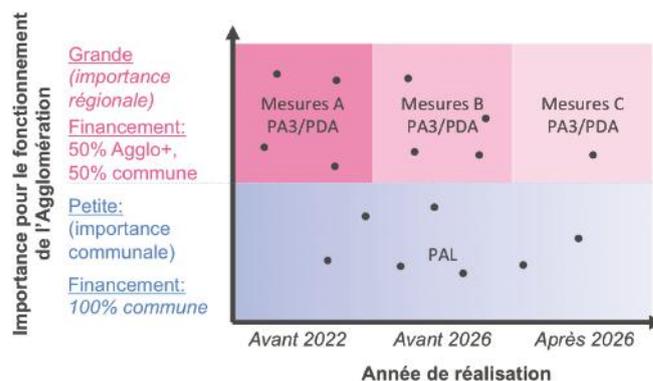


Abbildung 80: Priorisierungsverfahren für die Massnahmen des AP3

10.3 – Kosten

Zur Umsetzung der erläuterten Strategien hat die Agglomeration Freiburg in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Massnahmen definiert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Um die Umsetzung dieser Massnahmen garantieren zu können, wurde bei der Erarbeitung stark auf die Finanzkraft der Gemeinden geachtet. Diese war auch bei der Priorisierung der Massnahmen ausschlaggebend. Eine weitere Sicherheit der Umsetzung wird dadurch erreicht, dass jede Massnahme des AP3 aufgrund ihrer regionalen Bedeutung von der Agglomeration zu mindestens 50% subventioniert wird. Weitere Subventionen können durch den Bund

(Infrastrukturfonds, resp. Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF)), die Kantone und/oder Dritte gesprochen werden.

Für die Berechnung der Massnahmen wurden folgende Kategorien definiert:

- *Kategorie 1: Massnahmen, die von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) subventioniert werden können* : Es handelt sich hierbei um Massnahmen im Bereich Mobilität, für welche der Bund eine Subventionierung vorsehen kann. Innerhalb dieser Massnahmen werden gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation drei Priorisierungshorizonte vorgeschlagen: A für Massnahmen, die ab 2019, B für Massnahmen, die ab 2023 und C für Massnahmen, die nach 2026 realisiert werden.
- *Kategorie 2: Massnahmen, die nicht von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) subventioniert werden können* : Dies sind Massnahmen im Bereich Mobilität, Raumplanung und Natur und Landschaft, für welche der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme keine Subventionierung vorsieht, welche aber nötig sind, um die Strategien umzusetzen. Sie werden bei der Bewertung des Agglomerationsprogrammes durch den Bund berücksichtigt.

Die Berechnung der Massnahmen erfolgte mit wenigen Ausnahmen durch die Gemeinden. Dieses Vorgehen wurde aufgrund der Feedbacks des AP2 auf Wunsch der Gemeinden gewählt. Um eine einheitliche Berechnung der Massnahmen zu gewährleisten, wurde den zehn Gemeinden unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundes sowie aufgrund erster Erfahrungswerte aus dem AP2 ein Leitfaden zur Kostenberechnung der Massnahmen verteilt. Die Gemeinden erarbeiteten einen ersten Kostenvorschlag sowie einen Vorschlag zur Priorisierung der Massnahmen. Die Agglomeration prüfte die Vorschläge und passte diese nötigenfalls und in Absprache mit den Gemeinden an. Durch diese grosse Mitsprachemöglichkeit der Gemeinden präsentiert das Agglomerationsprogramm 3. Generation einen Massnahmenkatalog, der was die Kosten, aber auch die Realisierung angeht, sowohl von den Gemeinden als auch der Agglomeration getragen wird.

Die Gesamtkosten des AP3 belaufen sich gemäss untenstehender Tabelle auf insgesamt 451 Mio. CHF. Eine Beteiligung Dritter, namentlich des Kantons, ist in diesen Kosten nicht berücksichtigt. Diese Kosten beinhalten alle Massnahmen der Kategorien 1 und 2 mit Ausnahme der Massnahme zur Überdeckung der Autobahn (88 Mio. CHF), welche mit anderen Mitteln finanziert wird. Die Kosten der Massnahmen A und B der Kategorie 1 belaufen sich auf insgesamt 237 Mio. CHF. Für die Massnahmen der Kategorie 2 ist mit Ausgaben von 38 Mio. CHF zu rechnen. Mit 34 Mio. CHF ist hier vor allem der Bereich Natur und Landschaft ausschlaggebend. Dieser hat im AP3 im Hinblick auf bevorstehende Siedlungsverdichtungen und Klimaveränderungen einen grossen Stellenwert.

Coûts PA3 en CHF	Catégorie 1*			Catégorie 2** (sans couverture de l'autoroute de 88 millions)	Total
	A	B	C		
Urbanisation				2'090'000	2'090'000
Mobilité	171'380'000	65'930'000	177'370'000	700'000	415'380'000
Nature et paysage				33'760'000	33'760'000

Catégorie 1	414'230'000
Catégorie 2	36'550'000
Mesures A + B	237'310'000
Coûts totaux 1 et 2	451'230'000

* Mesures pouvant prétendre à une participation financière du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

** Mesures ne pouvant pas prétendre à une participation financière du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Abbildung 81 : Kosten AP3 in CHF

10.4 – Massnahmenkatalog

Da es sich um die Revision eines bestehenden Agglomerationsprogramms handelt, muss der rote Faden zum AP2 gewährleistet werden. Daher sind die aus dem Programm der zweiten Generation übernommenen Massnahmen von den neuen Massnahmen des AP3 zu unterscheiden und die Anpassungen zwischen den beiden Programmen sind zu erläutern.

Die Struktur der einzelnen Massnahmen in den drei Bereichen entspricht der Weisung des Bundes und erfüllt die Bedürfnisse für die Umsetzung. Gemäss dem Raumkonzept, das eine Koordination der Massnahmen für jede der sechs Achsen vorsieht (Schönberg -Unterstadt, Marly - Pérolles, Avry - Villars-sur-Glâne, Belfaux - Givisiez, Granges-Paccot - Agy und Düringen, vgl. Kapitel 5), enthalten die Massnahmenblätter eine Information in diesem Sinn in der Rubrik «Achse». Der Querbezug zwischen den Massnahmen derselben Achse in den drei Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft wird damit gewährleistet.

Die Ziele und die Aufgabenverteilung der verschiedenen Massnahmen sind im verbindlichen Teil des AP3 enthalten.

Koordination und Umsetzung

11.1 – Koordination mit dem kantonalen Richtplan

11.1.1 – Koordinationsanforderung gemäss revidiertem RPG

Der kantonale Richtplan legt die räumliche Entwicklung fest und koordiniert sämtliche raumwirksamen Tätigkeiten. Er definiert die Schnittstellen zum Bund und den benachbarten Kantonen. Schliesslich dient er als Grundlage für die Gemeinde- und Regionalplanung und muss von sämtlichen Diensten der kantonalen Administration berücksichtigt werden.

Der geltende Richtplan des Kantons Freiburg stammt aus dem Jahr 2002 und der Bund hat seine Bestimmungen 2004 mit der Bedingung «Koordination im Gang» genehmigt. Um sich an das 2014 in Kraft gesetzte RPG anzupassen, wird der Richtplan derzeit revidiert. Die Frist für die Revision ist laut den Anforderungen des Bundes auf 2019 festgesetzt. Bislang ist kein Zwischenergebnis in die öffentliche Vernehmlassung gegeben oder genehmigt worden.

Wie in den Kapiteln 1 und 3.6 erwähnt, hat das revidierte RPG einen neuen Kontext für die Erarbeitung des AP3 festgelegt. Insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung verlangt das RPG eine enge Koordination zwischen dem AP3 und dem kantonalen Richtplan auf allen Ebenen: Zukunftsvision, Analyse und Prognosen der Bevölkerungsentwicklung, Herausforderungen, Teilstrategien und Massnahmen.

So sind die Prognosen für die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Agglomeration Freiburg bis 2030 in Übereinstimmung mit den im Rahmen der Revision des Richtplans des Kantons Freiburg erarbeiteten Prognosen auf kantonaler Ebene vorzunehmen. Eine Koordination wird auch für die räumliche Verteilung dieses Wachstums und der damit verbundenen Siedlungsgrenzen gefordert. Angesichts des Vorangehenden wird die Konformität zwischen dem AP3 und dem kantonalen Richtplan sowohl in Bezug zum aktuellen Stand (geltendes Instrument) als auch zur laufenden Revision beurteilt.

11.1.2 – Übereinstimmung mit dem geltenden kantonalen Richtplan

Das AP3 stimmt mit dem geltenden kantonalen Richtplan überein und übernimmt mehrere Punkte daraus. Der kantonale Richtplan verfolgt fünf Leitideen:

- Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung für den gesamten Kanton;
- Vernetzung der Zentren sowie Vernetzung der Zentren mit dem übrigen Gebiet;

- Optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen;
- Aufwertung der Stärken des Kantons;
- Förderung der grenzüberschreitenden Raumplanung

Diese Leitideen gliedern sich in siebzehn Ziele, von denen die Folgenden bei den Zielen des AP3 sowie im Raumkonzept und in den Strategien berücksichtigt wurden:

- Erhaltung und Stärkung der Stellung des Kantonszentrum im Netz der Schweizer Städte;
- Konzentration der Bemühungen zur Entwicklung auf die dazu geeigneten Standorte;
- Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung von kantonalen Bedeutung auf die dazu geeigneten Standorte;
- Förderung der regionalen und interkommunalen Planung;
- Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, namentlich auf dem kantonalen Netz und im Kantonszentrum;
- Planung und Aufwertung des ländlichen Raums unter Berücksichtigung seiner Vielfalt und seiner unterschiedlichen Funktionen, um seinen Fortbestand für künftige Generationen sicherzustellen;
- Erhaltung und Aufwertung der Natur und der Landschaft durch eine entsprechende Vernetzung sowie Unterstützung der ökologischen Aufwertung stark beanspruchter Gegenden;
- Gewährleistung annehmbarer Umweltbedingungen und Erhaltung der Ressourcen.

Der geltende kantonale Richtplan verzichtet jedoch auf eine präzise räumliche Darstellung dieser Ziele (Lokalisierung, Abgrenzung) und bezweckt eher eine Steuerung der in den untergeordneten Planungen (regional und kommunal) vorgeschlagenen Entwicklungen. Diese «Delegation der räumlichen Darstellung» an die regionalen Richtpläne, wo solche bestehen, kann den Mangel auf kantonaler Ebene nicht ausgleichen, da die regionalen Richtpläne laut RPBG ein freiwilliges und nicht zwingendes Verfahren sind. Wahrscheinlich wird der kantonale Richtplan in der laufenden Revision einen präziseren Ansatz auf räumlicher Ebene wählen.

11.1.3 – Koordination mit dem kantonalen Richtplan in Revision

Die Agglomeration hat am 16. April und 27. August 2015 Sitzungen mit dem BRPA abgehalten, um den Inhalt des zukünftigen kantonalen Richtplans in Bezug auf die bis 2030 erwartete Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze für die Agglomeration (und für den Kanton) sowie die damit verbundene kantonale Siedlungsentwicklungsstrategie zu erfahren.

Dabei bekräftigte das BRPA, dass der Stand der Arbeiten keine konsolidierten Ergebnisse vor Ende 2016 ermöglicht. Dieser Zeitpunkt ist jedoch mit der vom Bund für die Einreichung des AP3 festgesetzten Frist vom 31. Dezember 2016 nicht vereinbar. In Absprache zwischen RUBD, BRPA und der Agglomeration konnte immerhin eine Grundsatzvereinbarung getroffen werden, dass für die Bevölkerungs- und Beschäftigungsprognosen im AP3 das Szenario «BFS hoch» verwendet werden soll. Im Rahmen der Vorprüfung des AP3 behält sich der Kanton (RUBD und BRPA) allerdings seine Genehmigungsentscheidung bezüglich des Wachstumsszenarios, für das sich die Agglomeration entschieden hat, vor und betont, dass die Umwandlung in Fläche für Siedlungsentwicklung (Gebiete, die zu Bauzonen erklärt werden können) mehr zur Entscheidung beiträgt als die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen. Der Teil des zukünftigen Siedlungsgebiets für die Agglomeration Freiburg kann bis zur Annahme des kantonalen Richtplans durch den Staatsrat (voraussichtlich 2018) weiter entwickelt werden. Es scheint jedoch, dass die Agglomeration in Anbetracht des erwarteten Bevölkerungsanstiegs die Gesamtgrösse ihrer aktuellen Bauzonen nicht beschneiden wird.

Der Kanton behält sich auch seine Einstellung bezüglich der Strategie zum Erhalt der Fruchtfolgefleichen vor.

Die Agglomeration ist der Meinung, dass mehrer strukturierende Elemente der Siedlungsstrategie des AP3 ihre Auswirkung auf den kantonalen Richtplan haben. Aus diesem Grunde und um die vom Bund gewünschte Koordination zu gewährleisten besteht sie darauf, dass die folgenden Element in den neuen kantonalen Richtplan aufgenommen werden:

- Bestätigung der Absicht, die Rolle der Agglomeration als wichtiger Standort im Schweizer Städtenetz zwischen dem Genferseebecken und der Landeshauptstadt Bern zu konsolidieren und zu verstärken.
- Bestätigung der in der Agglomeration bis 2030 erwarteten zusätzlichen 16'000 bis 28'000 Einwohner und 24'000 Arbeitsplätze.
- Unterstützung der Grenzen und der Prioritäten für die Siedlungsentwicklung des AP3, auch bei der Beanspruchung der Fruchtfolgefleichen. Damit soll die Siedlungsentwicklung in einer Agglomeration konzentriert werden, die über gute Rahmenbedingungen für den Verkehr sowie über Dienste mit regionaler, kantonaler oder gar über den Kanton hinausgehender Ausstrahlung verfügt. Zur Erreichung dieses Ziels sollen im kantonalen Richtplan Strategien oder Massnahmen festgelegt werden, welche die Konzentration der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration und die Vermeidung der Periurbanisierung in den dezentralen Zonen unterstützen (Forderung des Bundes).

11.2 – Grundsätze für die Umsetzung

11.2.1 – Zuständigkeiten der Agglomeration

Seit ihrer Gründung im Juni 2008 übernimmt die Agglomeration gewisse ihr von den Gemeinden übertragene Aufgaben in den folgenden Bereichen (Statuten der Agglomeration Freiburg, Art. 3 Abs. 1):

- Raumplanung
- Mobilität
- Umweltschutz
- Wirtschaftsförderung
- Förderung des Tourismus
- Förderung kultureller Aktivitäten

Mit den in der Volksabstimmung von Juni 2008 angenommenen Statuten wurde eine Struktur öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit und gewählten Organen ins Leben gerufen. Diese Statuten legen auch die Befugnisse der Exekutive (Agglomerationsvorstand) und der Legislative (Agglomerationsrat) präzise fest.

Der Agglomerationsvorstand setzt sich aus 12 gewählten Mitgliedern zusammen (eines pro Gemeinde und zwei zusätzliche für die Gemeinde Freiburg) und leitet die Agglomeration nach dem Kollegialitätsprinzip. Der Vorstand ist mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms bzw. des regionalen Richtplans beauftragt. Er hat an seiner Sitzung vom 14. Oktober 2014 beschlossen, das AP3 zu erarbeiten. Als Exekutive erstellt er jährlich einen Voranschlag der Laufenden Rechnung sowie einen Investitionsvoranschlag, die er dem Agglomerationsrat unterbreitet. Er hat auch eine Finanzplanung zu erstellen.

Der Agglomerationsrat, der in der Legislaturperiode 2016-2021 aus 58 durch die Gemeindeversammlung oder den Generalrat der zehn Gemeinden gewählten Mitgliedern besteht, hat ebenfalls eine klar definierte Funktion. Er nimmt einerseits Stellung zum AP3 und bewilligt seine Freigabe für die öffentliche Vernehmlassung. Andererseits verabschiedet er das AP3 sowie dessen Realisierungsetappen und die damit verbundenen Kosten. Diese Funktion bildet im Bereich der Raumplanung eine Ausnahme im Raum Freiburg, da sie ansonsten sowohl auf kantonaler als auch auf kommunaler Ebene eine ausschliessliche Zuständigkeit der Exekutive (Staatsrat oder Gemeinderäte) ist und bleibt.

11.2.2 – Konzentration auf die Umsetzung

Aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit wurde während dem ganzen Erarbeitungsprozess des AP3 der Umsetzung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein politisch konsolidiertes Instrument soll geschaffen werden, das eine abgestimmte räumliche Vision aufweist und im Alltag einfach anzuwenden ist. Neben den üblichen Verfahren zur Kontrolle der Umsetzung wurde daher beschlossen, schon bei der Planung des Projekts Arbeiten in diesem Sinn durchzuführen.

So wurden insbesondere grosse Anstrengungen unternommen, damit das AP3 die Form eines regionalen Richtplans (gemäss RPBG) annehmen und den formalen Anforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm entsprechen kann und dabei zugleich übersichtlich bleibt und eine klare Struktur aufweist. Dazu wurde insbesondere der beschreibend-erläuternde Teil, der keine behördenverpflichtende Wirkung hat, vom verbindlichen Teil getrennt (der sich aus dem Strategiebericht, der Übersichtskarte sowie den Zielen und Aufgabenverteilungen der Massnahmen zusammensetzt).

Strategiebericht

Die Verfassung eines Strategieberichts zum AP2 wurde vom Staatsrat verlangt, wurde aber auch von den Gemeinden in ihrer täglichen Arbeit sehr geschätzt. Dank diesem Bericht konnten die strategischen Ziele und die Umsetzungsaufgaben für die betroffenen Behörden auf allen Ebenen (Agglomeration, Gemeinden, Kanton) klarer bestimmt werden.

Auf der Grundlage dieser Erfahrung wurde auch für das AP3 ein Strategiebericht erarbeitet. Er trägt massgeblich zur Vereinfachung der Umsetzung bei, da er folgende Aspekte behandelt:

- die klare Identifikation der verbindlichen Inhalte des AP3 mit Verweisen auf die entsprechenden Massnahmenblätter,
- die Zusammenfassung der Ziele und Strategien für die Siedlungsentwicklung, die Mobilität sowie Natur und Landschaft und eine hierarchische Strukturierung der behandelten Themen und Unterthemen,
- die Priorisierung und die Aufgabenverteilung zwischen den betroffenen Partnern sowie die Auswirkungen der Planung des AP3 auf die OP der Gemeinden.

Übersichtskarte

Die Übersichtskarte stellt den verbindlichen Inhalt des AP3 räumlich dar. Sie ermöglicht die bildliche Darstellung des Raumkonzept und der Teilstrategien sowie ihrer Auswirkungen auf das gesamte Agglomerationsgebiet in einem Dokument.

Verbindlicher Teil der Massnahmen:

Ziele und Aufgabenverteilung

Die in Kapitel 9 beschriebene Auswahl und Priorisierung, um zu Massnahmen mit regionaler Wirkung zu gelangen, die politisch konsolidiert sind und von den Gemeinden als geeignet beurteilt werden (dank der verbindlichen Wirkung ihrer Ziele und der Aufgabenverteilung), ist ebenfalls sehr wichtig für die Umsetzung. So werden die verschiedenen betroffenen Akteure dazu angehalten, klar definierte Aufgaben zu erfüllen, um zu einem föderativen Gesamtprojekt zu gelangen.

11.2.3 — Subsidiaritätsprinzip und Aufgabenverteilung

Die Umsetzung des AP3 erfolgt grundsätzlich nach dem Subsidiaritätsprinzip. Mit dem RPBG, dem kantonalen Richtplan und den übergeordneten Planungen (insbesondere im Bereich

der grossen Verkehrsinfrastrukturen) legt der Kanton die Rahmenbedingungen fest. Die Agglomeration präzisiert diesen allgemeinen Rahmen auf freiwilliger Basis, indem sie materielle und räumliche Prioritäten für die zukünftige Entwicklung ihres Gebiets festlegt. Ausserdem koordiniert sie die Massnahmen, die eine gemeindeübergreifende Steuerung erfordern. Für die Planung und die Umsetzung der Massnahmen auf lokaler Ebene sind weiterhin die Gemeinden zuständig.

Folglich sind die wichtigsten Akteure bei der Umsetzung die Gemeinden und die Agglomeration, sowie der Kanton, wenn seine eigenen Planungen betroffen sind. Obwohl die Erarbeitung eines regionalen Richtplans bzw. eines AP3 freiwillig ist, werden diese, sofern nichts anderes erwähnt wird, verbindlich, nachdem die Inhalte von den Planungsbehörden der drei politischen Ebenen genehmigt wurden. Daher erhalten die Bestandteile des AP3 Rechtswirkung, da sie in einem durch die kantonale Gesetzgebung anerkannten, regionalen Planungsinstrument enthalten sind.

Die Aufgaben der Behörden bei der Umsetzung werden in den Massnahmenblättern klar festgelegt. Sie werden im Folgenden zusammengefasst.

Aufgaben der Gemeinden

- Realisierung der Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäss der in den einzelnen Massnahmenblättern festgelegten Aufgabenverteilung.
- Umsetzung der verbindlichen Weisungen des AP3, die sich auf ihr Gebiet auswirken, bei der Revision ihres OP und bei allen anderen Raumplanungsverfahren.

Aufgaben der Agglomeration

- Koordination und/oder Realisierung der Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich (Massnahmen, die eine gemeindeübergreifende Steuerung erfordern) gemäss der in den einzelnen Massnahmenblättern festgelegten Aufgabenverteilung.
- Im Rahmen ihrer Möglichkeiten, Unterstützung der Gemeinden bei der Erfüllung ihrer mit dem AP3 verbundenen Aufgaben.
- Begleitung der Umsetzung der Massnahmen und Abgabe von Stellungnahmen zu den OP und DBP, wenn diese dem Kanton zur (Vor- und Schluss-)Prüfung unterbreitet werden, im Rahmen des üblichen Verfahrens nach RPBG.

Aufgaben des Kantons

- Realisierung der Massnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich gemäss der in den einzelnen Massnahmenblättern festgelegten Aufgabenverteilung.
- Unterstützung der Agglomeration und der Gemeinden bei der Umsetzung der Massnahmen des AP3, insbesondere

durch die verschiedenen kantonalen Planungen und die aktive Teilnahme an Arbeitsgruppen.

- Als verantwortliches Organ für das Verfahren und die Genehmigung der OP und DBP fordert er die Agglomeration auf, entsprechende Stellungnahmen abzugeben.
- Sicherstellung der Verbindung zum Bund und Ausführung der ihm in der Leistungsvereinbarung übertragenen Aufgaben, auf Grundlage der von der Agglomeration gelieferten Informationen.

Natürlich spielen neben Gemeinden, Agglomeration und Kanton weitere Akteure eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des AP3: öV-Anbieter, Wirtschaftsförderung, betroffene private Akteure usw. Gegebenenfalls wird ihre Funktion im entsprechenden Massnahmenblatt beschrieben.

11.3 – Umsetzungsbericht des AP2

11.3.1 – Die Umsetzung kommt trotz der in den Workshops zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen voran

Dieses Kapitel stellt den beschreibenden Teil des Umsetzungsprotokolls dar. Gemäss den Richtlinien für die Überprüfung und die Kofinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation des Bundes, ist der vorliegende beschreibende Teil vollumfänglicher Anteil des AP3 und enthält Tabellen und Abbildungen zum Stand der Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung des AP2 enthaltenen Massnahmen (siehe Anhang 7). Die Vorstellung dieser beiden Elemente gehört zu den Grundanforderungen und verfolgt das Ziel, die bestehenden Zusammenhänge zwischen den im Rahmen im Rahmen des AP3 entwickelten Massnahmen und denen der vorhergehenden Programmgenerationen explizit dazustellen. Insbesondere soll damit aufgezeigt werden, dass der Stand der Umsetzung eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung der AP3-Massnahmen darstellte und die Massnahmen der verschiedenen Programmgenerationen konsistent und aufeinander abgestimmt sind.

Vor diesem Hintergrund und gemäss den oben genannten Richtlinien setzt sich das im AP3 enthaltene Umsetzungsprotokoll insbesondere mit den Massnahmen der ersten Generation auseinander. Die Situation der Agglomeration Freiburg ist insofern besonders, weil das im Jahr 2007 vorgelegte AP 1 vom Bund aufgrund seines als zu wenig nachhaltig eingeschätzten negativ beschieden wurde. Aus diesem Grund wurde keine der im AP1 enthaltenen Massnahmen für die erste Kofinanzierungsranche des Infrastrukturfonds berücksichtigt und das Programm als solches gesamthaft aufgegeben, um sich auf die Ausarbeitung von AP2 zu konzentrieren. Ungeachtet dessen gehören die wichtigsten Realisierungen auf dem Gebiet der Agglomeration im Zeitraum 2011-2014 zu den im AP1 enthaltenen Massnahmen, da sie als « vor 2015 » realisierte Massnahmen in das AP2 übernommen wurden. Somit werden diese Objekte, obschon nicht formell im Rahmen der Agglomerationsprogramme entwickelt, nachfolgend als Bestandteile des Umsetzungsprotokolls wiederaufgenommen.

Obschon sich der in den Programmen der dritten Generation enthaltene Umsetzungsbericht insbesondere mit den Massnahmen des AP 1 auseinandersetzen soll, muss darin auch festgehalten werden, ob die Umsetzung der A-Massnahmen des AP 2 planungsgemäss voranschreitet. Angesichts der in den Tabellen von Anhang 8 erhaltenen Informationen kann zunächst einmal festgestellt werden, dass die Projekte in allen Bereichen sowie in sämtlichen Sektoren der Agglomeration begonnen wurden - unabhängig davon, ob es sich um vom Bund kofinanzierte Massnahmen handelt oder nicht.

Die nachfolgend dargestellte Abbildung 82 greift sämtliche Massnahmen der Priorität A²⁹ gemäss den vier vom Bund vorgeschlagenen Umsetzungskategorien auf. Daraus geht hervor, dass mehr als die Hälfte der A-Massnahmen des AP 2 in den anfänglich vorgesehenen Fristen umgesetzt worden sind, was einen Beginn der Arbeiten vor Ende des Jahres 2018 (theoretischer zu erreichender Zustand) nach sich ziehen sollte. Darüber hinaus ist es immer wahrscheinlicher, dass die Umsetzung von etwa einem Drittel der Massnahmen mit einer leichten (sowie bei einigen wenigen mit einer starken) Verspätung beginnt. Schliesslich wurde die Planung für einige Massnahmen aufgrund äusserer Faktoren auf Eis gelegt bzw. im Umweltbereich definitiv gestoppt. Aufgrund des besonderen und spezifischen Charakters einer jeden Massnahme ist es schwierig, allgemeine Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ursachen der zu erwartenden Verzögerungen zu ziehen. Eine Reihe von Schwierigkeiten, die unabhängig von den verschiedenen Arten der Massnahmen festgestellt worden, sind jedoch nachfolgend dargestellt. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass diese Aspekte für sich allein nicht ausreichen, um die Verzögerungen insgesamt oder im Einzelfall zu erklären. Hierfür sind in der Kommentarspalte der Tabellen in Anhang 8 entsprechende Details angeführt.

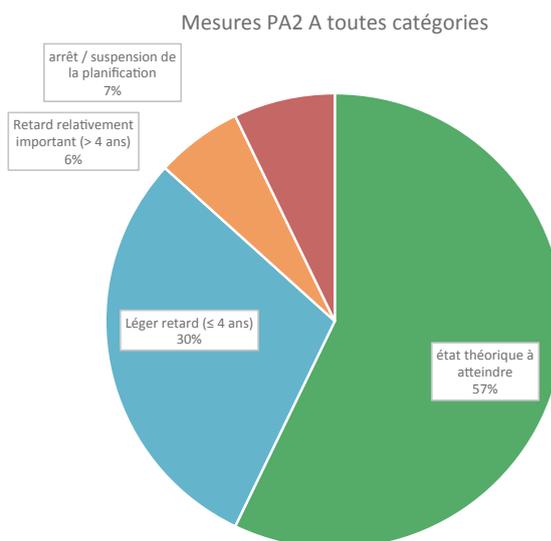


Abbildung 82 : Stand der Umsetzung der A-Massnahmen des AP2

29 – Kategorien A2, Ae2, Av2, As2, mit Ausnahme der Massnahme P-1 « Stadtnaher Naturerlebnispark an der Saane und den Nebenflüssen, neuer Agglomerationspark » (ARE-Code 2196.2153), die als vom AP2-Leistungskatalog ausgeschlossene Massnahme erwähnt wurde und daher im Umsetzungsprotokoll nicht berücksichtigt werden dürfte.

Insgesamt muss hinsichtlich der Informationen im Umsetzungsprotokoll und in der Abbildung 82 auf die im Workshop vom 25./26. Februar 2015 vorgebrachten Befürchtungen hingewiesen werden. Zur Erinnerung: Die in Kapitel 4.1 beschriebenen Befürchtungen betrafen insgesamt die Finanzierung der AP2-Massnahmen, der nur schlecht ausgereifte Zustand einiger dieser Massnahmen und ihre hohe Anzahl. Diese Elemente legten die Annahme nahe, dass das AP 2 daher nicht korrekt umgesetzt werden konnte und seine gesteckten Ziele nicht erreichte. Obwohl das Umsetzungsprotokoll einen nicht unerheblichen Anteil an Massnahmen identifiziert, deren Umsetzung erst verspätet erfolgt, zeigt es auch, dass mehr als 90 % der A-Massnahmen in durchaus angemessenen Fristen realisiert werden konnten. (Kategorien des theoretisch zu erreichenden Zustands sowie leichte Verzögerung von bis zu vier Jahren). Die Befürchtungen im Zusammenhang mit dem AP2 können somit auf der Grundlage der in Anhang 8 detailliert dargestellten Informationen und Planungen, die an die Bauherren (oftmals sind dies die Gemeinden) selbst weitergegeben wurden, relativiert werden. Die Herstellung dieses Zusammenhangs ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass erst durch diese Befürchtungen die Problematik der Umsetzung bei der Ausarbeitung des AP3 ins Zentrum rückte und der Auswahl- und Priorisierungsprozess der Massnahmen gegenüber dem AP2 angepasst wurde.

11.3.2 – Wichtige Realisierungen « vor 2015 »

Um ein umfassendes Bild der nach Vorlage des AP2 im Dezember 2011 geplanten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu geben, waren Massnahmen der Kategorie « vor 2015 » identifiziert worden. Diese griffen in den meisten Fällen die vom Bund abgelehnten Massnahmen des AP1 wieder auf. Auch diese Objekte in den Tabellen in Anhang 7 nicht aufgeführt werden (da sie ja nicht in der Leistungsvereinbarung zum AP2 enthalten waren), werden sie nachfolgend dennoch aufgeführt, da sie einen wesentlichen Teil der während des vorangegangenen Vierjahreszeitraums realisierten und abgeschlossenen Transportinfrastrukturen darstellen. So wurden fast alle Massnahmen der Kategorie « vor 2015 » des AP2 realisiert. Eine zusammenfassende Information in Bezug auf die Realisierungen ist für das Verständnis des Zusammenhangs zwischen AP2 und AP3 unerlässlich. Es handelt es sich um die folgenden (durch ihre Nummer im A2 gekennzeichneten) Massnahmen:

Poyabrücke

Die wichtigste Realisierung dieser Zeit ist aufgrund ihres Ausmasses und ihrer Kosten natürlich die Massnahme 31.1 « Poyabrücke ». Die im Zeitraum 2008 bis 2014 durchgeführten Bauarbeiten zu diesem als dringlich eingestuftem Projekt wurden mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 209.9 Millionen CHF. Die Eröffnung der Poyabrücke für den Verkehr am 12. Oktober 2014 sowie die progressive Inbetriebnahme der verschiedenen Begleitmassnahmen, von denen weiter unten noch die Rede sein wird, haben die Organisation des Verkehrs und der MIV-Flüsse auf dem ganzen Gebiet der Agglomeration

nachhaltig verändert. Die Zählungen und das infolge der Inbetriebnahme der Brücke eingeführte Monitoring zeigen, dass die letztendliche Zielsetzung des Projekts insgesamt erreicht wurde: Im Zentrum standen die Entlastung des Bourg-Quartiers und der Umgebung der Freiburger Kathedrale von einem grossen Teil des Automobilverkehrs, ohne massive Verlagerungen der Verkehrsflüsse in die benachbarten Quartiere. Begleitmassnahmen zum Bau der Poyabrücke Die Begleitmassnahmen zum Bau der Poyabrücke stellten ebenfalls einen wichtigen Teil der Realisierungen dar. Hierbei handelt es sich um die Massnahmen 40.1 « Schliessung der Zähringenbrücke », 40.2 « Deckelung der Verkehrsbelastung auf dem Netz der Unterstadt und ihrer Zufahrten ».

40.3 « Deckelung der Verkehrsbelastung auf dem Netz „Murtten – Varis – Joseph-Piller », 40.4 « Deckelung der Verkehrsbelastung auf dem Netz Général-Guisan, Sainte-Thérèse – Sainte Agnès – Bonnesfontaines », 40.5 « Deckelung der Verkehrsbelastung auf der Route de la Chenevière » und 40.6 « Deckelung der Verkehrsbelastung auf der Route de Chantemerle ». In den meisten Fällen bestanden diese Umgestaltungen in Bau- oder Verkehrsregelungsmassnahmen, die darauf abzielten, den Verkehr zu mässigen oder zu verringern sowie die Verkehrsbedingungen für LV und ÖV im Bereich der Zähringenbrücke zu verbessern. Derzeit wird eine zweite Serie an ergänzenden, weniger umfangreichen Begleitmassnahmen realisiert, um die dennoch festgestellten Auswirkungen der Verkehrsverlagerung zu reduzieren.

TransAgglo-Streckenabschnitt

Die Massnahme 22.1 « Gestaltung eines gemischten Fussgänger-/Radwegs zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Standort St. Leonhard entlang der Gleise » stellt ebenfalls ein bedeutendes Vorhaben dar, da sie als erster neu gestalteter Streckenabschnitt der TransAgglo gilt. Die zwischen August 2010 und September 2014 durchgeführten Arbeiten fanden in einem verhältnismässig schwierigen geotechnischen Kontext statt und beliefen sich auf 2.6 Mio. CHF.

Bahnhaltestellen

Im Bahnbereich war die Umsetzung bereits sehr weit fortgeschritten, weil drei Haltestellen bereits neu gestaltet oder gebaut wurden. Die markanteste Realisierung ist die der Massnahme 10.1 « Eisenbahnhaltestelle in Freiburg-St. Leonhard », da es sich hier um die Schaffung einer vollständigen neuen Infrastruktur in besonders schwierigen Bedingungen (auf dem Bahndamm, über einer wichtigen Einfallssache in die Stadt und parallel zu den Arbeiten an der Poyabrücke und ihrem unterirdischen Zufahrtstunnel) handelt. Die Realisierung dieser Haltestelle mit der Bezeichnung « Fribourg/Freiburg-Poya » fand im Zeitraum April bis Dezember 2014 statt und belief sich auf 13.4 Mio. CHF.

Die beiden Haltepunkte, die sich auf dem Gebiet der Gemeinde Belfaux befinden und Gegenstand der Massnahmen 10.4 « Belfaux-Village » und 10.5 « Belfaux-CFF » sind, wurden ebenfalls vollständig neu gestaltet.

Die Arbeiten am Haltepunkt Belfaux CFF wurden zwischen Herbst 2011 und Sommer 2012 durchgeführt, die am Haltepunkt Belfaux-Village zwischen Juli 2014 und Dezember 2015. Ebenfalls 2015 wurden die Massnahmen 12.5 « Eirichtung der ÖV-Schnittstelle am Haltepunkt Belfaux-Village » (Priorität C, AP2) und 46.5 « Bau eines kleinen P+R in unmittelbarer Nähe des Haltepunkts Belfaux-Village » wurden ebenfalls im Jahr 2015 in Abstimmung mit den Bahnbauarbeiten durchgeführt.

Erweiterung des P+R Corbaroche

Schliesslich wurde die Massnahme 46.6 « Erweiterung des P+R Corbaroche » ebenfalls realisiert und 60 zusätzliche Parkplätze im August 2012 für einen Gesamtbetrag von etwa CHF 166'000 geschaffen. Die Frequentierung dieser Überlaufinfrastruktur für den ÖV nahm daraufhin schneller als vorgesehen weiter zu, sodass im Sommer 2016 eine zusätzliche Vergrösserung für veranschlagte CHF 95'000 realisiert werden musste. Der P+R verfügt in seiner derzeitigen Konfiguration nun über die Höchstkapazität. Die Prognosen zur voraussichtlichen Frequentierung zeigen dennoch einen zukünftigen Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen. Die Massnahme 3M.08.04 in AP3, die auf eine weitere Vergrösserung des P+R während des Parkplatzbetriebs abzielt, ist als Priorität A vorgesehen.

11.3.3 — Angetroffene Schwierigkeiten

Die Massnahmen der Kategorie « vor 2015 » wurden in grosser Zahl durchgeführt. Dies gilt jedoch nicht für die Massnahmen der Priorität A des AP 2. Obwohl eine grosse Anzahl dieser Massnahmen sich bereits in einer erweiterten Planungsphase befinden und Studien zur Durchführbarkeit, Vorprojektierung oder Projektierung durchgeführt wurden, wurde bislang nur für eine Minderheit von ihnen realisiert oder eine Baustelle eingerichtet wie die Daten der Tabelle in Anhang 7 zeigen. Anscheinend ist für einen nicht unerheblichen Teil der A-Massnahmen bereits jetzt eine gewisse Verzögerung absehbar. Als Erklärungsversuch für diesen Sachverhalt können einige Faktoren vorgebracht werden.

Der wichtigste zu erwähnende Aspekt ist der grundlegende Unterschied zwischen dem AP1 und dem AP 2. Das AP 1 wurde ausgearbeitet und dem Bund zu einem Zeitpunkt vorgelegt, als die Agglomeration noch gar nicht konstituiert war. Die Regeln hinsichtlich der Umsetzung des AP 1 wurden danach ohne grosse Änderungen an den Methoden der vorhergehenden Struktur der regionalen Zusammenarbeit, des Verkehrsverbunds der Agglomeration Freiburg (CuTAF) übernommen. Schematisch gesehen wurden die aus dem AP1 stammenden « vor 2015 »-Massnahmen des AP 2 gemäss ebendiesen bekannten und bewilligten Regeln durchgeführt.

Durch Konstitution der Agglomeration wurde ein echter Systemwechsel eingeführt, in dessen Zuge sich sämtliche Beteiligte mehr und mehr anpassen mussten, in dessen Zusammenhang über neue Funktionsweisen nachgedacht werden musste. Nach Bekanntgabe der Verweigerung der Kofinanzierung des AP1 durch den Bund und parallel zu den politischen und administrativen Aufgaben, die der Aufbau einer Struktur wie die Agglomeration erfordert, wurden die wesentlichen

Kräfte in die Ausarbeitung, Annahme und Bewilligung des AP2 investiert. Nur ein einziges Mal wurden diese Aufgaben so abgeschlossen, dass die Definition der neuen Prozesse zur Umsetzung beginnen konnte. Die Ende 2012 erfolgte Annahme einer neuen Subventionsrichtlinie, die tief greifende Veränderungen nach sich zog, löste hier und da eine gewisse Unsicherheit, insbesondere bei den mit der Umsetzung beauftragten Gemeinden aus. Dies mündete in eine lange Konsolidierungsphase, die mit zu den Ursachen für die heute in der Vorbereitung von gewissen A-Massnahmen des AP 2 festgestellten Verzögerungen gehört.

Weitere wichtige Bestandteile in der Analyse des heutigen Zustands der Umsetzung sind die von den Teilnehmern am Workshop vom 25./26. Februar 2015 festgestellten Aspekte. Die grosse Anzahl an AP 2 Massnahmen stellt klar eine Herausforderung für sämtliche an der Umsetzung beteiligten Akteure dar. Tatsächlich musste jede Massnahme, abgesehen von denen, die bereits teilweise geprüfte Projekte oder dringend durchzuführende Infrastrukturen betrafen, zunächst in die räumliche und finanzielle Planung der Gemeinden und des Kantons integriert werden. Diese Arbeit erschwerte die Vorbereitung der Massnahmen und ist und ist teilweise eine Erklärung dafür, dass eine ganze Reihe von ihnen derzeit noch in Planungsphase ist, wohingegen sie idealerweise bereits umgesetzt werden sollten.

Über die Frage der oben genannten Planung hinaus, stellt der finanzielle Aspekt ebenfalls eine kontinuierliche Herausforderung für die Umsetzung dar. Auch wenn die Kosten der A-Massnahmen des AP 2 im Allgemeinen zu 50% durch die Agglomeration (unabhängig von der Kofinanzierung des Bundes) übernommen werden, stellt das Volumen der pro Gemeinde zu leistenden Investitionen oftmals ein Problem finanzieller und politischer Art dar. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn es sich um die Beantragung von Krediten bei den gesetzgebenden Organen oder den Bürgern handelt. Die Mittel sind tatsächlich immer beschränkt, was auch auf den hohen Anteil an kleinen Gemeinden auf dem Gebiet der Agglomeration (sechs von ihnen haben weniger als 4'000 Einwohner) zurückzuführen ist.

Darüber hinaus lässt der im Zuge der Konzipierung des PA wiederholt zum Ausdruck gebrachte Wille nach einer besseren politischen Konsolidierung über die KRRM den Schluss zu, dass die lokalen Akteure möglicherweise nicht genügend in den Ausarbeitungsprozess der AP 2-Massnahmen eingebunden waren. Hieraus resultieren ein fehlendes Engagement, eine mangelnde Identifikation und Bindung an eine Verbindung mit dem Projekt, was zwingend zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung führt. Tatsächlich führte die Agglomeration am Ende des Erarbeitungs- und Bewilligungsprozesses des AP 2 eine Grundlagenarbeit durch, um sicherzugehen, dass die Massnahmen und deren Nutzen den Gemeinden tatsächlich erläutert und von diesen in technischer wie auch politischer Hinsicht auch verstanden wurden. In dieser Zeit wurde der Fortschritt der Umsetzung natürlich verzögert.

Schliesslich können eine ganze Reihe weiterer, weniger wichtiger Faktoren angeführt werden, um die zu erwartende Verzögerung bei der Umsetzung zu erklären. Dabei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Gemeinden nicht immer über ausreichende Ressourcen in Sachen technisch geschultes Personal verfügen, das bei der Vorbereitung und Nachführung der Dossiers jedoch unverzichtbar ist. Die auf 2018 festgelegte Frist für die Sanierung des Strassenlärms auf den kantonalen und kommunalen Achsen hat den Planungsprozess der von dieser Problematik betroffenen Massnahmen zusätzlich kompliziert. Ist eine Massnahme nicht weit genug vorangeschritten, um realisiert werden zu können und werden zugleich Arbeiten zur Lärmsanierung durchgeführt, kann es zu einer verhältnismässig umfangreichen Verzögerung bei dieser Massnahme kommen, weil die Lärmschutzvorrichtungen zunächst abgefedert werden müssen, bevor ein weiterer Handlungsschritt geplant werden kann. Schliesslich ist daran zu erinnern, dass keiner der oben dargestellten Faktoren allein eine umfassende Erklärung für den derzeitigen Stand der Umsetzung darstellt. Die Erklärungen für den Fortschritt der Umsetzung des AP2 sind im Zusammentreffen dieser allgemeinen Aspekte, aber auch in den Informationen zu jeder einzelnen Massnahme in Anhang 8 zu suchen.

11.3.4 — Antwort über eine verfeinerte Priorisierung

Um den Fortschritt der Umsetzung des AP 2 zu gewährleisten und eine Antwort auf die oben genannten Schwierigkeiten zu finden, kommt nun nach und nach ein gezielterer und pragmatischerer Ansatz zur Anwendung.

Ausgehend von der Feststellung, dass eine vollständige Realisierung der AMassnahmen des AP 2 mit strenger Einhaltung der ursprünglich geplanten Fristen unrealistisch erscheint, wird nun ein feinerer Priorisierungsgrad angewendet. Dieser Schritt ist nicht unbedingt formalisiert und stellt keinen neuen konzeptuellen Ansatz dar. Allerdings sticht er klar aus den von sämtlichen Akteuren vorgelegten administrativen und politischen Entscheidungen heraus. Er zielt darauf ab, unter den A-Massnahmen des AP 2 diejenigen herauszufiltern, die besonders prioritär sind oder sich aufgrund des Projektfortschritts oder der Weiterentwicklung der Situation in besonders wichtigen Sektoren befinden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Priorisierung der anderen Massnahmen ausgesetzt werden muss, vielmehr sind die Anstrengungen auf die als prioritär eingestufteten Massnahmen konzentriert. Hierdurch werden einige erwartete Verzögerungen bestätigt, aber auch akzeptiert³⁰, da sie es ermöglichen, die für den Fortschritt der prioritären Massnahme unverzichtbaren Ressourcen freizusetzen.

Die entsprechenden Massnahmen befinden sich in der Nähe der folgenden Sektoren, in denen die Planungsprozesse bereits ziemlich weit fortgeschritten sind:

- Bahnhof Freiburg (Massnahmen 121, 23.3 usw.)
- Haltestelle Givisiez (Massnahmen 21.9, 12.4 usw.)
- Haltestelle Villars-sur-Glâne (Massnahmen 12.3, 20.8 usw.)
- Bourg-Quartier und Umgebung der Kathedrale (4.1, 41.2 usw.)
- Blue Factory – ehemaliges Cardinal-Areal (Massnahmen 41.6., 42.1 usw.)
- Briegli-Quartier (Massnahmen 11.13, 22.24 usw.)
- Quartier Düdingenplus (Massnahmen 20.14, 21.16 usw.)
- Durchfahrt Marly (Massnahmen 11.10, 41.22)

Andere Massnahmen im Zusammenhang mit der Transagglomeration oder im Moncor Quartier sind ebenfalls Gegenstand eines besonderen Interesses. Aufgrund ihres etwas diffuseren Charakters gehören sie jedoch nicht zu den oben genannten Massnahmen. Trotzdem garantiert die prioritäre Einstufung dieser erwähnten Sektoren nicht, dass sämtliche dort befindlichen Massnahmen fristgerecht durchgeführt werden, da bereits, wie unter Punkt 11.3.3 erläutert, eine gewisse Verzögerung entstanden ist. Eine feinere Priorisierung stellt die Reaktion vonseiten der Agglomeration angesichts der erwarteten Verzögerungen dar, ermöglicht es aber leider nicht, die nun entstandene Verzögerung wieder aufzuholen.

11.3.5 — Kontinuität zwischen AP2 und AP3

Für ein besseres Verständnis, in welchem Zusammenhang die Infrastrukturmassnahmen von AP 2 und AP3 zueinander stehen, müssen zunächst drei allgemeine Aspekte erläutert werden.

Zunächst einmal können die Massnahmen von AP 3 von denen, die aus Massnahmen mit den Prioritäten B und C des AP übernommen (und ggf. umgruppiert, angepasst, verändert usw.) werden, und den vollkommen neuen Massnahmen unterschieden werden. Diese wurden erarbeitet, um auf den neuen, im Rahmen der in Kapitel 3 vorgestellten Analyse identifizierten Handlungsbedarf reagieren zu können. Zum Zweiten gilt der im Kapitel 9.2. erläuterte, allgemeine Auswahl- und Priorisierungsprozess der Massnahmen ebenso für die neuen Massnahmen im AP 3 wie für die Massnahmen, die aus dem AP 2 übernommen wurden. So wurde jede dieser Massnahmen diesem Auswahlprozess unterzogen, einschliesslich derer, die der B-Liste der AP2-Leistungsvereinbarung angehören und somit möglicherweise im Zeitraum 2019-2022 vom Bund mitfinanziert werden. Zwei von ihnen haben nicht den Filter der regionalen Bedeutung passiert, was entweder aufgrund der Weiterentwicklung der Situation seit der Vorlage von AP 2 der Fall war oder aufgrund der Tatsache, dass dieser Filter im Rahmen AP 2 weniger angewendet wurde. Es handelt sich

³⁰ – Dieser feinere Priorisierungsschritt wird zur Rechtfertigung für die Verzögerung einiger nicht prioritärer Massnahmen in den Tabellen von Anhang 7 angeführt. In den meisten Fällen erwähnt diese Rechtfertigung die prioritären Sektoren in derselben Gemeinde, da diese prinzipiell gegenüber den anderen Sektoren auf dem Gebiet der gleichen Gemeinde als solche definiert werden.

um die Massnahmen 22.16 und 22.19, zu denen in der entsprechenden Tabelle von Anhang 7 detailliertere Informationen enthalten sind.

Zum Dritten wurden im Zusammenhang mit der feineren Priorisierung zur Gewährleistung der Realisierung von AP 2 Mängel in der Definition von Perimetern und Leistungsbeschreibungen in Bezug auf bestimmte AP2 Massnahmen in den prioritären Sektoren festgestellt. Infolgedessen wurden im AP 3, Komplementärmassnahmen entwickelt, um diese Mängel auszugleichen. Um sicherzustellen zu können, dass die im Rahmen von AP 2 durchgeführten Arbeiten den Erwartungen entsprechen und ihre Wirkung wie vorgesehen entfalten, ist es unerlässlich, dass diese besonderen Massnahmen im AP3 in enger Abstimmung mit den entsprechenden Massnahmen des AP2 durchgeführt werden. Solche Massnahmen wurden für die Sektoren des Bahnhofs Freiburg (3M.03.09) und des Bourg-Quartiers (3M.04.03) ausgearbeitet.

Im Bereich der Nicht-Infrastrukturprojekte stellen die Massnahmen oftmals eine Verlängerung der in AP2 begonnenen Arbeiten dar. Dies ist insbesondere in den Bereichen Parkieren oder Siedlungsmassnahmen (sowie in viel marginalerer Form bei den Massnahmepaketen von Natur und Landschaft) der Fall. In solchen Fällen ist es nicht ausgeschlossen, dass es zu einer gewissen Überlappung bei der Umsetzung der AP2- und AP3 Massnahmen kommen kann. Bei den Natur- und Landschaftsmassnahmen wurde gegenüber dem AP2 ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung dieses Bereiches in allen Aspekten des AP 3, insbesondere auf die Umsetzung gelegt. Infolgedessen sind Umfang und Vielfalt der Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft im AP 3 ein willkommener Bruch in der Kontinuität mit dem AP 2, in dem dieser Bereich vom Agglomerationsrat als unzureichend eingestuft wurde. Im Wesentlichen werden die Massnahmen des Natur und Landschaft-Pakets übernommen und in die entsprechenden Themenfelder im AP 3 integriert.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die Agglomeration im Verlauf des gesamten Entwicklungsprozesses von AP3 dem Aspekt der Umsetzung ein ganz besonderes Augenmerk eingeräumt hat. Sei es in der Anfangsphase in Form partizipativer Workshops und der Formulierung der Strategien wie auch der Auswahl der Massnahmen: Der technischen und finanziellen Machbarkeit der vorgesehenen Arbeiten wie auch deren Eingliederung in ein bereits in der Umsetzung befindliches AP2-geprägtes Umfeld wurde in jeder Phase besonders Rechnung getragen. In diesem Sinne wurde das AP2-Realisierungsniveau in den Massnahmen des AP3 berücksichtigt und die Kontinuität zwischen den beiden Programmgenerationen sichergestellt.

Einhaltung der Grundanforderungen

In diesem Kapitel wird die Einhaltung von sechs Grundanforderungen (GA), wie sie in den Richtlinien des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) für die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation formuliert werden, demonstriert. Es werden die Hauptbestimmungen des AP3 zusammengefasst und auf die Kapitel des Erläuterungsberichts oder andere Dokumente, in denen diese Argumente genau dargelegt werden, verwiesen.

12.1 – GA1: Partizipatives Vorgehen

12.1.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Der Bund fordert, dass die von der Entwicklung der Agglomeration betroffenen Akteure, und zwar die öffentlich-rechtlichen Körperschaften und die Bevölkerung, auf angemessene Art und Weise am Programm beteiligt werden.

12.1.2 – Aufbereitung im AP3

Im Rahmen des AP3 führte der partizipative Ansatz de facto zu einer gemeinsamen Projekterstellung - von der Konzeptionsphase bis zum Projektabschluss. Dieser Schritt wurde zunächst in Form von Workshops mit den Vertretern der Agglomeration, der Gemeinden, der kantonalen Diensten, der Oberämter, des städtischen öV-Unternehmens sowie der verschiedenen gemeinnützigen Vereine im Bereich Mobilität und Umweltschutz gemacht. Als zweiter Schritt fanden bilaterale Besuche in den zehn Mitgliedsgemeinden statt, im Zuge derer sich die Agglomeration mit Unterstützung der Auftragnehmer über die verschiedenen lokalen Gegebenheiten informieren konnte, damit diese im Programm Berücksichtigung finden. Es fanden auch mehrere Sitzungen mit den kantonalen Diensten an unterschiedlichen Planungsstufen statt, in denen spezifische Fragestellungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Mobilität, erörtert wurden.

So wie der RPA folgte das AP3 dem in der kantonalen Gesetzgebung (Art. 23-33 RPBG und Art. 17-19 RPBR) festgelegten Verfahren für die Regionalplanung. Das Verfahren sieht insbesondere eine öffentliche Vernehmlassung aller Akten für zwei Monaten vor (stattgefunden vom 24.03. bis 23.05.2016) sowie eine gleichzeitige dreimonatige Vorprüfung (vom 24.03. bis 23.06.2016) bei den Kantonsbehörden und den Mitgliedsgemeinden. Die öffentliche Vernehmlassung gibt betroffenen Einzelpersonen und Gruppen die Möglichkeit, sich zu den regionalen Erwägungen und der zukünftigen Entwicklung der Agglomeration zu äussern. Die Vorprüfung bei den betroffenen Kantonsbehörden resultiert in einer Stellungnahme durch die RUBD, der die Agglomeration folgen muss, um die kantonalen Anforderungen einzuarbeiten. Daraufhin sieht das Verfahren die Verabschiedung des Programms durch den Agglomera-

tionsrat (als regionales gesetzgebendes Organ) vor, gefolgt von der Genehmigung durch den Staatsrat. Im Gegensatz zur vorgeschriebenen Praxis beim AP2 konnte das gesamte vorgenannte Verfahren beim AP3 erfolgreich durchgeführt werden, bevor das Programm dem Bund zur Bewertung vorgelegt wurde, wodurch das vorliegende Dokument eine solide politische Verankerung erfuhr.

Was die Massnahmen angeht, so muss festgestellt werden, dass sie durch die Agglomeration in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton festgelegt wurden, vor allem was die Kosten und Prioritäten betrifft. Überdies wurden die Massnahmen von den Behörden der folgenden drei Ebenen befürwortet: den Gemeinden im Rahmen der von den Gemeinderäten während der Vorprüfung übermittelten Stellungnahme, der Agglomeration im Rahmen der Verabschiedung des AP3 im Agglomerationsrat und dem Kanton im Rahmen der Genehmigung des AP3 durch den Staatsrat.

Schliesslich ist anzumerken, dass das gesamte AP3 und die Berichte der verschiedenen Workshops auf der Internetseite der Agglomeration veröffentlicht sowie in der Druckversion jeder Mitgliedsgemeinde zur Verfügung gestellt wurden. Während der öffentlichen Vernehmlassung fanden an zwei Abenden Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit statt - eine in französischer Sprache und eine in deutscher Sprache. Die verschiedenen Beobachtungen, die während der Vernehmlassung geäussert wurden, hat die Agglomeration im Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung behandelt. Dieser wiederum wurde auch im Internet veröffentlicht und in Papierform verteilt.

12.1.3 – Referenzen

Kapitel 4 „Partizipatives Verfahren, Vision und Ziele des AP3“

12.2 – GA2: Definition eines verantwortlichen Organs

12.2.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Es wird die Bestimmung einer Trägerschaft verlangt, die gegenüber dem Bund mit einer Stimme auftritt. Diese stellt eine effiziente und koordinierte Erarbeitung des AP3 sowie dessen Umsetzung sicher.

12.2.2 – Aufbereitung im AP3

Das verantwortliche Organ des AP3 ist die Agglomeration, die überdies politisch konstituiert und mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet ist. Seit ihrer Gründung im Jahre 2008 haben die zehn Mitgliedsgemeinden der Agglomeration Kompetenzen in den Bereichen Verkehr, Raumplanung und Umweltschutz übertragen. Sie ist Ansprechpartnerin des Bundes, jedoch nicht berechtigt, alleine die Leistungsvereinbarung zu unterzeichnen (zweite Unterzeichnerin ist die RUBD).

Der Staatsrat fungiert eher als Genehmigungsorgan für den RPA. Wie bereits erwähnt, hat die Genehmigung einen für die

Behörden verbindlichen Charakter. Dies können Behörden auf kantonaler, regionaler oder Gemeindeebene sein. Der Staatsrat bescheinigt mit seiner Genehmigungsanordnung, dass das AP3 rechtskonform ist und die übergeordneten Planungen berücksichtigt.

12.2.3 Referenzen

Kapitel 1.1 „Einleitung“, 2.1 „Organigramm und Funktion der Organe der Agglomeration“ und 11.2 „Grundsätze für die Umsetzung

12.3 – GA3: Analyse des Ist-Zustands und der Entwicklungsrichtung sowie Ermittlung der Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren und des Handlungsbedarfs

12.3.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Es wird eine Analyse der Entwicklung bis heute, des Ist-Zustands und der zukünftigen Entwicklung in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Umwelt gefordert, um die Hauptprobleme der Agglomeration und ihrer Zukunft zu erfassen. Weiterhin muss - gemäss revidiertem RPG - der Trend bei der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung Gegenstand realistischer Prognosen sein, und zwar in Übereinstimmung mit dem überarbeiteten KantRP.

12.3.2 – Aufbereitung im AP3

Der Perimeter des AP3 entspricht dem Perimeter der Agglomeration von Freiburg als politisch konstituierte Instanz: die 10 Gemeinden sind dieselben und ihr Gebiet entspricht zu grossen Teilen dem des AP2 (mit kleiner Anpassung aufgrund der Zusammenlegung der Gemeinden Belfaux und Autafond). Dies impliziert einen wesentlichen Unterschied zum durch das BFS festgelegten Perimeter der Agglomeration Freiburg, der im Jahre 2000 42 Gemeinden umfasste.

Da das AP3 eine Überarbeitung des von den Behörden aller Ebenen genehmigten AP2 ist, wurde die Diagnose zu den Stärken und Schwächen sowie den Risiken und Chancen, die das AP2 bereits enthält, zu grossen Teilen in das AP3 übernommen (mit einigen Updates). Sie besteht aus einer Reihe von qualitativen Elementen, die langfristige Massnahmen erfordern und den roten Faden des AP2 und AP3 ergänzen. Die quantitativen Analysen, die im Rahmen des AP2 durchgeführt wurden, behalten als Grundlage für die Analyse Gültigkeit und werden als Grundstudie betrachtet. Um die Lesbarkeit zu erleichtern, wurden sie jedoch nicht in das AP3 übernommen.

Im AP3 konzentriert sich die Agglomeration eher auf die neu zu berücksichtigenden Elemente, d.h. die Forderung des neuen Raumplanungsgesetzes (RPG), die Prognosen zur demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung auf den KantRP abzustimmen. Während der Ausarbeitung des AP3 wurde der KantRP nämlich noch nicht ausreichend überarbeitet, so dass nun Informationen zu den Szenarien von Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 auf kantonaler Ebene (und

somit auch auf Ebene der Agglomeration) fehlen. Also hat die Agglomeration selbst Szenarien zu den Trends auf ihrem Gebiet erarbeitet. Die Analyse wurde mit mehreren Varianten und Parametern durchgeführt und kommt auf zusätzlich geschätzte 16'000 bis 28'000 Einwohner sowie 24'000 Arbeitsplätze bis 2030.

Auf der Grundlage einer solchen Wachstumsprognose wurden die Hauptproblempunkte der Zukunft in den Bereichen Siedlungsentwicklung (Einwohner und Arbeitsplätze sind auf einem räumlich begrenzten Gebiet anzusiedeln, wobei der Boden geschützt werden muss), Verkehr (LV und öV müssen zunehmende Mobilität bewältigen) sowie Natur und Landschaft (Erhalt offen zugänglicher öffentlicher Räume mit grosser Artenvielfalt) hervorgehoben, wobei darauf geachtet wurde, sie in ein globales Raumkonzept mit Fokus auf die Lebensqualität der Einwohner und anderen Nutzer zu integrieren.

Des Weiteren wurde im AP3 besondere Sorgfalt auf den Bereich öV verwandt (vgl. Beilage 5). Da vom öV regelmässig zusätzliche Leistungen gefordert wurden, die teilweise mehrfach auf bestimmten Streckenabschnitten oder bestimmten Linien getestet wurden, wurde die Erstellung einer globalen, detaillierten Analyse erforderlich, die zum Ziel hatte, die Stellung des öV im Rahmen der Politik der multimodalen Mobilität klar zu bestimmen. Deshalb wurde eine spezielle Studie durchgeführt, um den Zustand des derzeitigen öV-Netzes genau zu untersuchen, die Hauptproblempunkte bei der Entwicklung zu lokalisieren sowie ein Leitbild bis 2030 vorzulegen, alles unter Berücksichtigung der o.g. Wachstumsprognosen zu Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen.

12.3.3 – Referenzen

Kapitel 3 „Diagnose, Entwicklungstrends, zukünftige Herausforderungen“ und Beilage 5 „Leitbild der Entwicklung des öV-Netzes bis 2030“

12.4 – GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in logischer Reihenfolge (roter Faden), die die Vision als Ganzes (Gesamtsicht), Teilstrategien und Priorisierung verbinden

12.4.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Das AP3 muss eine konsequente und realistische Gesamtsicht präsentieren, wobei eine Koordination der Bereiche Raumplanung und Transportsysteme mit einbezogen werden muss. Auf dieser Grundlage müssen die Teilstrategien eine Übertragung der Vision auf alle politischen Ebenen erlauben und die durch MOCA-Indikatoren (Monitoring und Controlling Agglomerationsprogramme) überprüfbaren Ziele formulieren. Die Strategien müssen in jedem Bereich in Massnahmen mit Prioritätsangaben übertragen werden. All dies muss protokolliert werden, und zwar mit Angabe dazu, in welchem Mass die durch die Leistungsvereinbarung vorgesehenen Massnahmen des Programms der ersten und zweiten Generation umgesetzt wurden.

12.4.2 – Aufbereitung im AP3

Die von der Agglomeration für ihre Zukunft erarbeitete Vision - konsequent, realistisch und vor allem mit verschiedenen Akteuren abgesprochen - lautet wie folgt: „Die Agglomeration Freiburg verstärkt ihre Rolle eines regionalen Motors auf kantonaler Ebene und nimmt dazu innerhalb des Siedlungsgebiets 16'000-28'000 neue Einwohner auf, schafft 24'000 Arbeitsplätze, wobei die daraus erwachsende Mobilität dank der Logik des kürzesten Wegs bewältigt werden wird und eine hohe Lebensqualität im städtischen Lebensraum gewährleistet werden wird.“

Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt das AP3 eine übergreifende Planung für die Bereiche Siedlungsentwicklung, Verkehr sowie Natur und Landschaft vor. Diese Strategien enthalten auch die bereits bekannten übergeordneten Planungen und Massnahmen. Einzelne Projekte werden im AP2 genauer beschrieben, insbesondere in Bezug auf die Umgestaltung der Autobahnanschlussstellen. Dies sind die Grundbausteine für das AP3. Das Hauptproblem in Bezug auf übergeordnete Planungen war die Berücksichtigung des KantRP während der Überarbeitung, da während der Ausarbeitung des AP3 kein Ergebnis vorlag. Somit wurden die Siedlungsstrategien und entsprechende Massnahmen direkt auf der Grundlage der neuen Bestimmungen des RPG, der Raumplanungsverordnung und der entsprechende Instrumente zur Umsetzung festgelegt. Parallel dazu fand eine Abstimmung mit dem Kanton statt (vgl. GA1 und GA2).

Die vorgenannte Vision wird an die Bedingungen eines Raumkonzepts angepasst. Dieses Raumkonzepts kann nämlich eine über Gemeindegrenzen hinaus abgestimmte Gesamtsicht stärken und die Diskrepanzen zwischen den Planungen zu Mobilität, Siedlungsentwicklung sowie Natur und Landschaft verringern. Es zielt auch darauf ab, eine Kultur im Sinne von „Agglo denken und handeln“ zu entwickeln, politische Konsolidierung mit den Akteuren vor Ort zu erhalten und den roten Faden zum AP2 zu festigen, wobei die Mängel des AP2 (die der Bund festgestellt hat) ausgemerzt werden. Das Konzept beruht auf fünf Schlüsselementen:

- Eine Gebietsstruktur mit zwei Entwicklungsstandorten: dem kantonalen Zentrum Freiburg und dem regionalen Zentrum Düringen.
- Eine strukturierte Siedlungsstrategie mit sechs funktionalen Achsen: fünf der sechs Achsen laufen am Dreh- und Angelpunkt des Systems, dem Bahnhof Freiburg, zusammen.
- Eine Ausrichtung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr (öV) und den Langsamverkehr (LV), um den aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums entstehenden zusätzlichen Mobilitätsbedarf zu bewältigen.
- Eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs und der Anzahl der Parkplätze.
- Eine landschaftliche Aufwertung und Vernetzung der öffentlichen Grünzonen in der Agglomeration. Von diesem Raumkonzept lassen sich Teilstrategien ableiten, die so koordiniert und ausgerichtet werden, dass sie eine Antwort auf den festgestellten Handlungsbedarf in den drei Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität sowie Natur und Landschaft bieten.
- Siedlungsstrategie: Gemäss den Grundsätzen des RPG wird eine Strategie der Verdichtung und der Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets umgesetzt. Sie definiert sechs Achsen, welche die geografischen Einheiten bilden, die dazu geeignet sind, die Zersiedelung einzudämmen und eine qualitativ hochwertige Verdichtung sicherzustellen, die im Einklang mit Mobilität sowie Natur und Landschaft steht. Diese sechs funktionalen Achsen werden im Rahmen der Umsetzung von Siedlungsentwicklungsmassnahmen Thema detaillierter Studien sein, um vor allem die Gebiete der Siedlungsentwicklung nach innen, die Gebiete, die eine Renaturierung erfordern, und die, in denen publikumsintensive Einkaufseinrichtungen (PEE) angesiedelt werden, genau zu lokalisieren. Auf der anderen Seite werden Siedlungsgrenzen und -prioritäten festgelegt. So soll die Entwicklung von bereits weitgehend überbauten Gebieten gefördert werden, bevor neue Projekte in Bauzonen, für welche eine Bewilligung noch hängig ist, oder in den Nutzungsreserven der Gemeinderichtpläne geplant werden. Darüber hinaus setzt sich die Agglomeration mit den Gemeinden für die Förderung der Qualität der Entwicklungsprojekte ein. Schliesslich werden auch die strategischen Standorte der Agglomeration definiert. Hierbei handelt es sich um Räume, die sich besonders gut für die Entwicklung ehrgeiziger Aktivitäts- und Wohn-Projekte eignen. Diese Strategie behandelt auch die MOCA-Indikatoren ‚Einwohner für qualitativ hochwertige Anbindung an den öV‘ und ‚Arbeitsplatz für qualitativ hochwertige Anbindung an den öV‘.
- Mobilitätsstrategie: Um den aufgrund des erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums entstehenden zusätzlichen Mobilitätsbedarf zu bewältigen, will die Mobilitätsstrategie einen kohärenten multimodalen Ansatz sicherstellen. Dies erfolgt einerseits durch die Weiterentwicklung des öV und des LV sowie andererseits durch die Begrenzung des MIV und der Parkplätze. Das Schienennetz ist als Grundgerüst des öffentlichen Verkehrsnetzes konzipiert. Daran werden die Busverbindungen angeknüpft. Es werden neue Haltestellen gebaut und auf den S-Bahn-Strecken wird ein Viertelstundentakt eingeführt. Durch ein verdichtetes Busnetz mit höheren Taktfrequenzen kann das Gebiet besser abgedeckt werden und die Attraktivität des öV wird mit Hilfe eines spezifischen Konzepts erhöht (vgl. Beilage 5). Die leistungsstarke Achse für LV (TransAgglo) wird durch eine zweite funktionale Hauptachse, die über das bestehende Strassennetz den Südosten mit dem Nordwesten der Agglomeration verbindet, komplettiert. Das engmaschige LV-Netz wird verdichtet, um die Kontinuität der Wegstrecken zu gewährleisten. Was den motorisierten Individualverkehr betrifft, so zielt die Strategie darauf ab, die Verkehrslast im Zentrum der Agglomeration zu

verringern, indem der Verkehrsfluss auf ein hierarchisiertes, in Kammern unterteiltes und reguliertes Netz umverteilt wird. Schliesslich kann dank der Harmonisierung der Parkplatz-Reglemente im Hinblick auf das Angebot und die Bewirtschaftung der Parkplätze ein kohärenter Ansatz verfolgt werden. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie werden die MOCA Indikatoren, Modalsplit' und ‚Unfälle‘ behandelt.

- Strategie Natur und Landschaft: Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen müssen zwingend einhergehen mit einer Aufwertung der Naturräume, so dass diese geschützt werden und ihre landschaftliche Qualität für kommende Generationen nachhaltig gesichert wird. Es ist zur gleichen Zeit von grosser Bedeutung, dass der städtischen Bevölkerung qualitätsvolle, unbebaute Erholungsräume zur Verfügung stehen. Daher schlägt die Strategie die Einrichtung von Erholungs- und Freizeitzone innerhalb der verschiedenen landschaftlichen Einheiten der Agglomeration und Massnahmen zur Entschärfung allfälliger Nutzungskonflikte vor. Auf einer feinmaschigeren räumlichen Ebene ermöglicht diese Strategie eine Verbesserung der Qualität der offen zugänglichen öffentlichen Räume durch Massnahmen, die für eine stärkere Vegetation und eine verbesserte Artenvielfalt sorgen.

Die drei Teilstrategien werden anschliessend in Massnahmen überführt. Sie wurden gemäss dem in der Weisung des Bundes festgelegten Konzept ausgearbeitet und sind nach Bereichen geordnet. Die Siedlungsentwicklungsmassnahmen sind klar auf die Entwicklung nach innen und die städtebauliche Qualität des Lebensraums ausgerichtet unter Einhaltung des RPG und der vorgenannten Strategie:

- Die Massnahmenpaket 3S.01 (Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse) will die Grundstudien realisieren und so die Verdichtung und die Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets gemäss Strategie ermöglichen.
- Die Massnahme 3S.02.00 (Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone) will das in den durch Massnahmenpaket 3S.01 vorgesehenen Studien festgestellte Potential nutzen sowie die Verdichtung und Siedlungsentwicklung nach innen gemäss RPG anstossen.
- Die Massnahmenpaket 3S.03 (Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte) ermöglicht die Verfolgung der Strategie aus AP2 in diesem Bereich, nämlich die Konzentration der Entwicklungsdynamik der Agglomeration auf diese Standorte, insbesondere für wirtschaftliche Bedürfnisse. Die Mobilitätsmassnahmen wurden in 11 Pakete umgruppiert, um die Strategie und die jeweils verfolgte Zielsetzung leichter verständlich zu machen.
- Für den MIV hat Paket 1 (Zufahrtskontrolle) den Umbau der wichtigsten Kreuzungen zum Ziel (als Fortsetzung der im AP2 vorgesehenen Massnahmen), um eine dynamische Verkehrsregelung in die Agglomeration hinein zu ermöglichen und so bessere Verkehrsbedingungen für den öV und nachfolgend den LV zu schaffen. Paket 2 (Einfallstrassen)

hat die Priorisierung des Busverkehrs entlang der Einfallstrassen sowie die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf der Strasse - insbesondere der Langsamverkehrsteilnehmer - zum Ziel. Paket 3 (Kammerung) ist die Antwort auf das strategische Ziel einer Verringerung der Verkehrslast im Zentrum der Agglomeration, indem der Transitverkehr zwischen den verschiedenen Einzugsgebieten begrenzt wird und der Verkehrsfluss hauptsächlich über die Einfallstrassen geführt wird, ohne dass es eine Verbindung zwischen ihnen gibt.

- In Bezug auf den öV ermöglichen die Pakete 4 (strukturierende Achsen des ÖV und des LV) und 5 (weitere öV-Massnahmen) eine Verbesserung des Anschlusses im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung und eine Abdeckung des gesamten Agglomerationsgebiets. Diese konkretisieren das aus dem Leitbild für die Entwicklung des Verkehrsnetzes stammende Konzept des öV (vgl. Beilage 5). Das Zusammenwirken mit dem LV, vor allem in sensiblen öffentlichen Räumen, wird auch behandelt.
- Für den LV behandeln Paket 6 (TransAgglo) und 7 (andere Massnahmen des LV) die Verbesserung der Attraktivität des LV sowie der Sicherheit der LV-Teilnehmer auf den LV-Verbindungen und im Feinverteilternetz. Weitere Massnahmen, wie die Einrichtung von 3'000 Velo Abstellplätzen, das Aufstellen von Velo-Wegweisern oder ein leistungsfähiges Veloverleih-System (Bikesharing) verbessern spürbar die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr, wodurch ein Teil des im Rahmen des LV erwarteten zusätzlichen Mobilitätsbedarfs bewältigt werden kann.
- In Paket 8 (öV-Schnittstellen) werden die Massnahmen neu zusammengestellt und so eine bessere Infrastruktur der Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Transportarten sowie der Betrieb von Zubringeranschlusspunkten innerhalb des öV-Netzes ermöglicht. Diese Massnahmen konkretisieren den von der Strategie gewollten multimodalen Ansatz und stärken das Bahnnetz in seiner Eigenschaft als Grundgerüst des öV-Netzes.
- Die Massnahmen in Paket 9 (Einrichtung der Zentren / Durchgangsstrassen) legen fest, wie Strassen als qualitativ hochwertige öffentliche Räume neu gestaltet werden, so wie in der Strategie gefordert und mit dem Ziel einer Verbesserung der Lebensqualität in den Quartieren.
- Mit Paket 10 (Parkierung) soll ein Verkehrsleitsystem für öffentlichen und privaten Parkraum eingeführt werden. In Anbetracht des zu erwartenden Anstiegs an Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, ist dieses Leitsystem unabdingbar, um das weitere Anwachsen des MIV in der Agglomeration zu reduzieren und so das Funktionieren des Verkehrssystems als Ganzes sicherzustellen.
- Paket 11 (HorsInfra) fasst drei nicht-infrastrukturelle Massnahmen (im Sinne des IFG) neu zusammen, die für das Funktionieren des Systems und die Erfüllung der Mobilitätsstrategie in seiner Gesamtheit von Bedeutung sind. Sie

betreffen die Sanierung der Bahninfrastrukturen. Durch sie kann ein Viertelstundentakt im S-Bahnnetz angeboten, die Qualität von Dienstleistungen und Informationen im städtischen öV verbessert und die A12 überdacht werden, was der teilenden Wirkung der A12 entgegen wirken soll. Als Antwort auf die vom Agglomerationsrat gemachten Anmerkungen zum AP2 wurde dem Bereich Natur und Landschaft im AP3 besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Hinsichtlich einer Sicherung der Lebensqualität in der Agglomeration ist eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema im Kontext mit einer sicherlich zunehmenden Verdichtung mehr als angebracht. Die Strategie Natur und Landschaft wird durch sechzehn Massnahmen konkretisiert.

- Mit den Massnahmenpaket 3NL.01 (Einladende, leicht zugängliche und artenreiche Stadtparks), Massnahmen 3NL.02.00 (Natürliche Gestaltung und extensiver Unterhalt der öffentlichen Räume), 3NL.03.00 (Natur- und Landschaftsgestaltung im Zusammenhang mit den Mobilitätsmassnahmen) und 3NL.08.00 (Natur- und Landschaftsmassnahmen entlang der TransAgglo- Strecke) sollen folgende zwei Ziele kombiniert werden: mehr Artenvielfalt und die Schaffung oder Neugestaltung von offen zugänglichen öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung der Verkehrswege. Insbesondere für die städtischen Parks ist die Vernetzung von dreizehn Einheiten vorgesehen und für jede Einheit wird ein eigener Aktionsplan erstellt. Es wird auch über eine naturnahe und ausgeprägte Gestaltung der Verbindungen zwischen LV und Strassen nach Synergien in Natur, Landschaft und Mobilität gesucht.
- Ausser den o.g. Massnahmen, die die gemeinsamen städtischen Räume betreffen, sind mit den Massnahmen 3NL.04.00 (Anreize für Grundeigentümer zur Gestaltung von offen zugänglichen Räumen) und 3NL.05.00 (Förderung des Labels Natur-und-Wirtschaft) ebenso Aktionen für die Privaten vorgesehen.
- Mehrere Massnahmen zur Sensibilisierung für das natürliche Erbe der Agglomeration und die Förderung von Artenvielfalt im Allgemeinen sehen einfache aber durchaus wirksame Aktionen vor: 3NL.06 (Begegnung von Stadt- und Landbevölkerung), 3NL.07 (Erhalt, Pflege, Aufwertung und Erleben von Natur und Landschaft), 3NL.13.00 (Verringerung der Lichtverschmutzung), 3NL.14.00 (Organisation eines Tages der Artenvielfalt), 3NL.15.00 (Aktion: ein Baum - ein Kind).
- Weitere Massnahmen, wie die 3NL.09.00 (Einrichtung von Erholungs- und Freizeitzone im Wald) und 3NL.12.00 (Gestaltung des Saane-Ufers) konkretisieren das Ziel, Erholungs- und Freizeitzone innerhalb der verschiedenen landschaftlichen Einheiten der Agglomeration einzurichten und allfällige Nutzungskonflikte zu entschärfen.
- Schliesslich sind die Massnahmen 3NL.10.00 (Förderung der Gewässerrevitalisierung), 3NL.11.00 (Massnahmen zur Förderung der agglomerationspezifischen Zielarten) hauptsächlich auf die Schaffung von Strukturen und quali-

tativ hochwertigen Biotopen speziell für einheimische Arten ausgerichtet, wobei der Fokus auf den Arten liegt, die für die Artenvielfalt in der Agglomeration von Bedeutung sind.

Kartografisch werden diese gemäss den Weisungen des Bundes und den Bestimmungen im RPG zu den regionalen Richtplänen dargestellt, d.h. eine Karte für das Raumkonzept, fünf Karten für die thematische Strategie und eine zusammenfassende Karte im Massstab 1:15'000.

Detaillierte Karten, in denen die Massnahmen verortet werden, werden auch vorgelegt.

12.4.3 – Referenzen

Kapitel 5 „Raumkonzept“, Kapitel 6 „Siedlungsentwicklungsstrategie“, 7 „Mobilitätsgarantie“ und 8 „Strategie Natur und Landschaft“

12.5 – GA5: Beschreibung und Argumentation zur Massnahmenpriorisierung

12.5.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Der Bund fordert die Entwicklung von Massnahmen und ihre Priorisierung, so dass die Vision als Ganzes und die Teilstrategien umgesetzt werden können (vgl. GA4) Die Priorisierung muss das Ergebnis einer Bewertung der Wirksamkeit der einzelnen Massnahmen sein (Kosten-Nutzen-Verhältnis). Eine qualitative Beschreibung muss die Zweckmässigkeit und Priorität im Zusammenhang mit der Vision und den Strategien erläutern.

12.5.2 – Aufbereitung im AP3

Auf der Grundlage der in den Workshops aufgetauchten Bedenken bezüglich der Massnahmen des AP2, und zwar die Planung übersteigende Kosten, unausgereifte Massnahmen sowie die hohe Anzahl an Massnahmen, wird im AP3 eine Kursänderung präsentiert. Es soll ein politisch konsolidierter regionaler Richtplan erstellt werden, der darauf abzielt, die Region als Ganzes vorwärts zu bringen getreu dem Motto „Agglo denken und handeln“.

Konkret sind die Massnahmen in erster Linie unter dem Standpunkt des Funktionierens der Agglomeration als Ganzes auszuwählen und zu priorisieren (regionale Bedeutung). Die allfällige Mitfinanzierung einer Massnahme durch den Bund wird erst nach dieser Auswahl geprüft. Allerdings einigen sich die Agglomeration und die Gemeinden verpflichtend auf das Prinzip, die Massnahmen von regionaler Bedeutung selbst zu finanzieren, und zwar unabhängig von einer Mitfinanzierung durch den Bund (hiervon ausgenommen sind übergeordnete Massnahmen). Hierdurch kann eine Auswahl und Priorisierung der Massnahmen nach Kriterien von regionaler Bedeutung stattfinden, die Anzahl der Massnahmen begrenzt und ihre politische Akzeptanz gefestigt werden. Das Auswahl- und Priorisierungsverfahren besteht aus folgenden Schritten:

- 25-26.02.2015: Gesamtworkshop zur Lancierung des Programms und zur AP2-Bilanzierung; auf diesem Workshop kamen Bedenken hinsichtlich der Umsetzung des AP2 auf.
- Festlegung, dass die Massnahmen nach zwei Kriterien ausgewählt werden sollen: regionale Bedeutung sowie Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- 23.09.2015: Vorstellung des Auswahlmechanismus und erster Massnahmenvorschlag während eines Workshops mit der KRRM. Im Sinne einer effektiven Umsetzung des Projekts wurde die Einführung einer verpflichtenden Wirkung für die Ziele und die Aufgabenverteilung der Massnahmen diskutiert und angenommen.
- Oktober 2015: Lokale Visionen und bilaterale Sitzungen mit den Gemeinden, während derer der erste Massnahmenvorschlag diskutiert und verfeinert wurde.
- 12.11.2015: Gesamtworkshop mit Präsentation des Auswahlmechanismus und einem aktualisierten Massnahmenvorschlag. Die Einführung einer verpflichtenden Wirkung für die Ziele und die Aufgabenverteilung der Massnahmen wurde diskutiert und angenommen.
- Jan. - Feb. 2016: Überprüfung des Inhalts und Berechnung der Kosten der Massnahmen durch die Gemeinden und den Kanton.
- 24.03.2016 - 25.05.2016: Freigabe AP3, einschliesslich der Massnahmenblätter (ohne Angabe von Kosten und Prioritäten), zur öffentlichen Vernehmlassung.
- März - Mai 2016: Berechnung der Kosten und Priorisierung der Massnahmen durch die Agglomeration in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton auf der Grundlage des Kosten-Nutzen-Berichts.
- Juni 2016: Freigabe der Massnahmen durch den Agglomerationsrat.
- Juli 2016: Präsentation der Massnahmen, ihrer Kosten und Prioritäten vor der KRRM.
- September 2016: Freigabe des AP3 in seiner Gesamtheit durch den Agglomerationsrat.
- 12. Oktober 2016: Verabschiedung des AP3 in seiner Gesamtheit durch den Agglomerationsrat.
- November 2016: Genehmigung des AP3 in seiner Gesamtheit durch den Staatsrat.

Der Form halber muss schlussendlich betont werden, dass jedes Massnahmenblatt eine qualitative Beschreibung zur Zweckmässigkeit dieser Massnahme in bezug auf die betreffende Teilstrategie enthält. Besagte Blätter sind ausserdem so strukturiert, dass sie der Weisung des Bundes entsprechen.

12.5.3 – Referenzen

Kapitel 4 „Partizipatives Verfahren, Vision und Ziele des AP3“, Kapitel 10 „Massnahmen und Priorisierung“, Katalog der Massnahmenblätter (Ordner A, verbindlicher Teil des AP3).

12.6 – Umsetzung und Kontrollverfahren

12.6.1 – Zusammenfassung der Grundanforderung

Das AP3 muss in die Planungsinstrumente des Kanton integriert werden und verbindlichen Charakter für Behörden haben. Es muss überprüft werden, ob das AP3 Bundes- und Kantonsrecht entspricht und ob die Umsetzung der Massnahmen finanziell realisierbar ist. Schliesslich muss ein Protokoll zur Umsetzung des AP2 aufgesetzt werden, das Bestandteil des AP3 wird.

12.6.2 Aufbereitung im AP3

Was die Einhaltung von Bundesrecht angeht, so bildet - was insbesondere GA4 zeigt - das revidierte RPG die Grundlage für die Überlegungen im AP3: Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen, wie Boden, Luft, Wald und Landschaft; Siedlungsentwicklung nach innen hat Priorität; optimale Erschliessung durch den öV usw.

Auf kantonaler Ebene kann das AP3 dank seiner Form als kantonaler Richtplan die Einhaltung des Kantonsrechts ebenso wie des (geltenden und in Überarbeitung befindlichen) KantRP sicherstellen. Während der Vorprüfung, der Schlussprüfung und letztendlich der Genehmigung achtet der Staatsrat auf die Einhaltung von Gesetzen und übergeordneten Planungen des AP3 auf kantonaler Ebene sowie auf Bundesebene. Da das AP3 als kantonaler Richtplan gilt, enthält es einen für Behörden - Kanton, Agglomeration, Gemeinden und Nachbarregionen - verbindlichen Teil. Dieser besteht aus einem Strategiebericht (in dem die Gesamtsicht, das Raumkonzept und die Teilstrategien synthetisiert werden), der Übersichtskarte sowie den Massnahmenblättern - in den Rubriken „Zielsetzungen“ und „Aufgabenverteilung“. Sobald es genehmigt ist, entfaltet das AP3 seine Wirkung zu den in der Anordnung des Staatsrats festgelegten Bedingungen, da nun die zehn Mitgliedsgemeinden verpflichtet sind, ihren Ortsplan an den geltenden RPA anzupassen.

Das RPBG legt auch fest, dass, sofern der Staatsrat zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung befugt ist, dieser in Absprache mit der Agglomeration die notwendigen Mechanismen zur koordinierten und verpflichtenden Umsetzung dieser Vereinbarung einrichten muss. Der Staatsrat hat für das AP2 eine Begleitgruppe der Agglomeration Freiburg (GAF) eingerichtet, die den Projektverlauf überwachen soll. Für das AP3 hat er Gleiches zugesichert. Die GAF setzt sich zusammen aus dem Staatsrat, dem Direktor der RUBD, der kantonalen Koordinatorin der Agglomerationen, zwei Vertretern des Agglomerationsvorstands und des Generalsekretariats der Agglomeration. Im Einzelnen hat die GAF folgende Aufgaben:

- Prüfung der an den Bund übermittelten Folgeberichte
- Prüfung der Modalitäten zur Aktualisierung der Agglomerationsprogramme

- Diskussion der Aktualisierungen und Anpassungen der Agglomerationsprogramme
- Einholen von Informationen zur Aufbereitung der Ergebnisse von öffentlichen Vernehmlassungen vor der Freigabe durch die regionalen Instanzen

Was die finanzielle Realisierbarkeit der Massnahmen betrifft, so fand die Kosteneinschätzung direkt in den Fachdiensten der Gemeinden in enger Zusammenarbeit mit der Agglomeration statt, wodurch ein im AP2 festgestellter Missstand behoben wird. Es muss betont werden, dass neben den von der Agglomeration erledigten Aufgaben im Bereich Koordination und Massnahmenmonitoring, diese hauptsächlich als Subventionierungsorgan funktioniert. Diese Subventionierung bietet den Mitgliedsgemeinden, die in den meisten Fällen als Bauherren fungieren, den finanziellen Anreiz zur Umsetzung der geplanten Investitionen. Die Subventionierungsbestimmung der Agglomeration sieht vor, dass jede Massnahme der Priorität A des AP2 von der Agglomeration mit 50 % subventioniert wird. Dies betrifft auch die Massnahmen, die nicht vom Bund mitfinanziert werden. Eine Aktualisierung des Subventionierungsverfahrens muss vom Agglomerationsrat im Rahmen der Verabschiedung des AP3 beschlossen werden. Was die eventuell durch die Massnahmen verursachten Betriebskosten betrifft, so muss daran erinnert werden, dass die Agglomeration die Leistungen des städtischen öV in Auftrag gibt und dass sie gegen einen Beitrag des Kantons alle Verpflichtungen hieraus übernimmt.

Zum Stand der Umsetzung von Massnahmen aus dem AP2 befindet sich das entsprechende Protokoll in Kapitel 10.3 und die Tabellen in Beilage 6. Diese Elemente wurden von der Agglomeration ausgearbeitet, die seit 2011 den Projektverlauf sicherstellt und seine Umsetzung überwacht.

12.6.3 – Referenzen

Kapitel 11 „Koordination und Umsetzung“

Schlussfolgerung und weiteres Verfahren

Das AP3 legt die erforderlichen Planungsgrundlagen, um bis 2030 zu einer Agglomeration Freiburg zu gelangen, die einen Rahmen von hoher Qualität für das Leben und die Arbeit von rund 96'000 bis 108'000 Einwohnern und 85'000 Arbeitnehmenden bildet. In Bezug auf die Verfahren hat das AP3 die verschiedenen Gemeinden zu einem gemeinsamen Vorhaben unter dem Motto «Agglo-orientiert denken und handeln» zusammengebracht, das positive Auswirkungen für die gesamte Region bezweckt.

Das AP3 folgt dem in der kantonalen Gesetzgebung (Art. 23-33 RPBG und Art. 17-19 RPBR) festgelegten Verfahren für die Regionalplanung. Das auf der kantonalen Gesetzgebung basierende Verfahren ermöglicht der Bevölkerung und den betroffenen Gruppierungen zu den regionalen Überlegungen und zur zukünftigen Entwicklung der Region Stellung zu nehmen. Gelegenheit dazu bietet die zweimonatige öffentliche Vernehmlassung, die parallel zur Vorprüfung durch die kantonalen Dienste durchgeführt wird.

Somit war das AP3 Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung, die offiziell am 24.03. begonnen hat und bis zum 23.05.2016 stattfand. Den Gemeinden und dem Kanton Freiburg stand ein weiterer Monat zur Verfügung (bis zum 23.06.2016), um ihre Stellungnahmen bzw. ihr Gutachten zur Vorprüfung zu verfassen. Während der öffentlichen Vernehmlassung des AP3, veranstaltete die Agglomeration zwei öffentliche Informationsveranstaltungen, in denen das Programm der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Diese Sitzungen fanden am 14.04.2016 in Düdingen und am 28.04.2016 in Granges-Paccot statt.

Das AP3 wurde auf der Grundlage der von den Verbänden, Gemeinden und staatlichen Behörden formulierten Anmerkungen überarbeitet und vervollständigt. Der Agglomerationsrat verabschiedet das AP3 auf seiner Sitzung am 12.10.2016. Das AP3 wird dann dem Kanton zur Schlussprüfung und zur Genehmigung durch den Staatsrat vorgelegt. Auf der Grundlage dieser Genehmigung wird das AP3 spätestens am 31.12.2016 dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vorgelegt, das mit der Bewertung der Agglomerationsprogramme für den Bund beauftragt ist.

Beilage 1 – Glossar und Abkürzungen

SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
Agglomeration	Agglomeration Freiburg als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einem administrativen und technischen Büro.
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
B+R	Bike & Ride
KRMU	Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt
KRRM	Kommission für regionale Raumplanung und Mobilität
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
WK	Vom Bund definierte Wirksamkeitskriterien des AP3
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
RUBD	Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion des Kantons Freiburg
ARUM	Aufgabenbereich Raumplanung, Umweltschutz und Mobilität der Agglomeration Freiburg
GA	Vom Bund definierte Grundanforderungen des AP3
GAF	Begleitgruppe der Agglomeration Freiburg
FH	Fachhochschule
HQE	Hohe Umweltqualität
GFZ	Geschossflächenziffer
IC	InterCity
PEE	Publikumsintensive Einkaufseinrichtungen
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
IR	InterRegio
AZ	Ausnützungsziffer
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPBG	Raumplanungs- und Baugesetz
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
LV	Langsamverkehr
MEP	Studienauftrag
RPV	Raumplanungsverordnung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
BAV	Bundesamt für Verkehr
LSV	Lärmschutz-Verordnung
ÖQV	Öko-Qualitätsverordnung
P+R	Park & Ride
AP2	Agglomerationsprogramm Freiburg der zweiten Generation
AP3	Agglomerationsprogramm Freiburg der dritten Generation
DBP	Detailbebauungsplan
OP	Ortsplan
ZNP	Zonennutzungsplan
KVP	Kantonaler Verkehrsplan
RPA	Richtplan der Agglomeration (Agglomerationsrichtplan)
KantRP	Kantonaler Richtplan
GemRP	Gemeinderichtplan
PDPT	Teilrichtplan Verkehr
RVP	Regionaler Verkehrsplan
RPBR	Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz
S-Bahn	S-Bahn
BGF	Bruttogeschossfläche
FFF	Fruchtfolgeflächen
BRPA	Kantonales Bau- und Raumplanungsamt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MTV	Mittlerer Tagesverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
SSV	Schweizerischer Städteverband

Beilage 2 – Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: BFS-Perimeter der Agglomeration Freiburg (2000)	9
Abbildung 2: Perimeter der Agglomeration Freiburg (als politische Einheit) sowie des AP3.	9
Abbildung 3: Struktur und Wirkung des AP3	11
Abbildung 4: Organigramm des AP3	12
Abbildung 5: technische Organisation des AP3	13
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinde seit 2000	18
Abbildung 7: Beschäftigungsentwicklung nach Gemeinden seit 2001	18
Abbildung 8: Bandbreite der im AP2 vorgesehenen Bevölkerungsziele	19
Abbildung 9: im AP2 vorgesehene Beschäftigungsziele	19
Abbildung 10: Bevölkerungszahl im Kanton und der Agglomeration Freiburg 2013: Tatsächliche Anzahl und prozentuales Verhältnis	20
Abbildung 11: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis“	20
Abbildung 12: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario „BFS hoch, konstantes Verhältnis“	20
Abbildung 13: Bevölkerungsprognose der Agglomeration Freiburg 2030 gemäss Szenario "Aufnahmekapazität,"	22
Abbildung 14: Bandbreite der 2030 erwarteten Bevölkerung der Agglomeration gemäss AP3	22
Abbildung 15: 2030 erwartete Arbeitsplätze der Agglomeration gemäss AP3	23
Abbildung 16: Ablauf der partizipativen Workshops des AP3 in den verschiedenen Projektphasen	25
Abbildung 17: Stärken und Schwächen des AP3	26
Abbildung 18: Bewertung der vorgeschlagenen Massnahmen	26
Abbildung 19: Die Schwächen lokalisieren	26
Abbildung 20: Globales Raumkonzept des AP2, mit seinen drei strukturierenden Achsen, das in den partizipativen Workshops in Frage gestellt wurde	29
Abbildung 21: Entwicklung des Konzepts mit einer bipolaren Agglomeration und sechs funktionalen Achsen, welche die Gemeinden des Agglomerationsgürtels integrieren	30
Abbildung 22: Raumkonzept des AP3 mit den Achsen (hell für den Agglomerationsgürtel und dunkel für den kompakten Perimeter), den strategischen Standorten (schwarz) und den Boulevards (dunkle farbige Linien)	31
Abbildung 23: Strassenetz, das auf der optimalen Nutzung der Verteilungsrolle der A12 basiert (in rot und fett).	33
Abbildung 24: Boulevard de Pérolles in Freiburg (Quelle: Google Maps)	36
Abbildung 25: Vision der Murtenstrasse als moderner Boulevard, erarbeitet durch die Architekten Privileggio-Secchi im Rahmen des Studienauftrags «Agy-Ebene» (Gemeinde Granges-Paccot, 2014)	36
Abbildung 26: Vision der Murtenstrasse als moderner Boulevard, erarbeitet durch die Architekten Privileggio-Secchi im Rahmen des Studienauftrags «Agy-Ebene» (Gemeinde Granges-Paccot, 2014)	37
Abbildung 27: Auszug der Siedlungsentwicklungsstrategie mit den Siedlungsgrenzen (rote Linien an den Rändern)	39
Abbildung 28: Sektoren der 2. Priorität in Granges-Paccot (grüne Kreis)	40
Abbildung 29: Änderung der Siedlungsgrenzen im Sektor Croset (grüner Kreis)	41
Abbildung 30: Änderung der Siedlungsgrenzen in Marly: Aufnahme des Sektors Grand Pré (grüner Kreis) kompensiert durch die Entzoning des Sektors Pré aux Moines südwestlich der Ärgera (blauer Kreis)	41
Abbildung 31: Änderung der Siedlungsgrenzen in Givisiez: Integration des Sektors Corberayes (grüner Kreis)	42
Abbildung 32: Sektor Haut des Agges in Avry (violetter Kreis), der nicht in das Siedlungsgebiet aufgenommen wird	43
Abbildung 33: Änderung der Siedlungsgrenzen in Belfaux: Integration des Sektors En Là (grüner Kreis) im Gegenzug für die Herausnahme des Sektors westlich von Champ Bonjard (blauer Kreis)	43
Abbildung 34: Änderung der Siedlungsgrenze in Düdingen: Aufnahme des Sektors beim Zelgmoosweg (grüner Kreis) kompensiert durch die Auszonung des nordöstlichen Sektors der strategischen Standortes Birch	43
Abbildung 35: Auszug aus dem Projekt „Parc des Falaises“, erarbeitet durch die Architekten und Raumplaner Panaite und Munteanu (Marly, 2014).	44
Abbildung 36: Auszug aus dem Projekt „Metamorphouse“, entworfen durch den Architekten M. Beyler	45
Abbildung 37: Perimeter der strategischen Agglomerationsstandorte.	47
Abbildung 38: Luftansichten der strategischen Agglomerationsstandorte.	47
Abbildung 39: Entwicklungsziele als Grundlage der öV-Strategie	51
Abbildung 40: Aufgrund der erwarteten Entwicklung erforderliche Kapazitätssteigerung und Fahrplanverdichtung zu den Stosszeiten nach Achse.	52
Abbildung 41: Das Bahnnetz als Rückgrat für den öV auf Ebene der Region und der Agglomeration	52
Abbildung 42: Hierarchie des städtischen Busnetzes und der neuen Tangentiallinien.	53
Abbildung 43: Das städtische Busnetz bis 2030	55
Abbildung 44 : Kreuzungen mit untereinander regulierten Ampeln (grau) zur Priorisierung der Busse (gelb), zusätzlich zu den Zugangskontrollen (s. Kapitel 7.3)	57
Abbildung 45 : Standorte der Parkieranlagen. P+Rail (blau), P+Bus (violett)	58
Abbildung 46 : Hierarchie des LV Netzes : Primärnetz, Zugänge und Querungen	60
Abbildung 47 : Qualitätszonen Fussgänger und LV Netz (grün), deren Einrichtungen verbessert werden müssen (grüne Flächen)	61
Abbildung 48: Verkehrslast auf dem Strassennetz nach Eröffnung der Poya-Brücke (dickere Linie = grosse Last)	62
Abbildung 49: Gesättigte Netzabschnitte	62

Abbildung 50 : Hierarchie des Hauptverteilnetzes und der Einfallsachsen	62
Abbildung 51: Kammerung des Stadtzentrums	63
Abbildung 52: Verkehrsberuhigung in den Quartieren und auf den Durchgangsstrassen auf der Grundlage der Netzhierarchie	63
Abbildung 53: Kontrollen der Zufahrt in die Stadt	64
Abbildung 54 : Übergeordnete Planung und Massnahmen. Autobahnanschlüsse und Umfahrungsstrassen	65
Abbildung 55: Anteil des Autos am Modalsplit mit Parkplatz am Arbeitsplatz	65
Abbildung 56: Domino-Park in Freiburg (Quelle: Ökobüro)	68
Abbildung 57: Standorte der Stadtparks (Massnahmenpaket 3NL.01)	68
Abbildung 58: Begrünung am Strassenrand (Quelle: Ökobüro)	69
Abbildung 59: Standorte der Begegnungsräume für Stadt- und Landbevölkerung (Massnahmenpaket 3NL.06).	70
Abbildung 60: Der Wald als Erholungsraum, der mit der Schutz- und Nutzfunktion kompatibel ist (Quelle: Ökobüro)	71
Abbildung 61: Standorte der Planungssektoren für Erholungs- und Freizeiträume im Wald (Massnahmenpaket 3NL.09).	71
Abbildung 62: Standorte der Natur- und Freizeiträume (Massnahmenpaket 3NL.07).	72
Abbildung 63: Bundesinventar und kantonales Inventar der schützenswerten Naturobjekte in der Agglomeration (Karte der Online-Karten des Kantons Freiburg)	72
Abbildung 64: Bundesinventar und Kantonales Inventar der Schützenswerten Naturobjekte in Düringen.	73
Abbildung 65: Naturschutzkompatible Erschliessung (Quelle: Ökobüro)	73
Abbildung 66: Aufwertung eines Fliessgewässers (Quelle: Ökobüro)	74
Abbildung 67: Förderung der Gewässerrevitalisierung: Fliessgewässer und vorgesehene Revitalisierung (Massnahme 3NL.10)	74
Abbildung 68: öV-Güteklassen gemäss ARE (2016)	77
Abbildung 69: Indikator „Einwohner pro ÖV-Güteklasse“ (gegenwärtige Situation).	77
Abbildung 70: Auszug aus der Karte zur Qualität der ÖV-Erschliessung (gegenwärtige Situation)	77
Abbildung 71: Einwohner pro ÖV-Güteklasse (bis 2030).	79
Abbildung 72: Auszug aus der Karte zur ÖV-Erschliessungsqualität (bis 2030).	79
Abbildung 73: Indikator „Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse“ (Ist-Zustand).	80
Abbildung 74: Indikator „Arbeitsplätze pro ÖV-Güteklasse“ (bis 2030).	80
Abbildung 75: Prozentsatz der Nutzung der Transportarten für alle Arten von Fahrten	81
Abbildung 76: MIV-Anteil in den Agglomerationen mittlerer Grösse (Entwicklung 2000 - 2010).	81
Abbildung 77: Anteil MIV in den von den einwohnern der durch das BFS definierten Agglomeration Freiburg zurückgelegten km.	82
Abbildung 78: Anzahl Verkehrsunfälle, Tote/Verletzte insgesamt auf 1'000 Einwohner (Entwicklung seit 2002).	83
Abbildung 79: Auswahlverfahren für die Massnahmen des AP3	87
Abbildung 80: Priorisierungsverfahren für die Massnahmen des AP3	87
Abbildung 81 : Kosten AP3 in CHF	88
Abbildung 82 : Stand der Umsetzung der A-Massnahmen des AP2	92

Beilage 3 – Landwirtschaftliche Eignungskarte

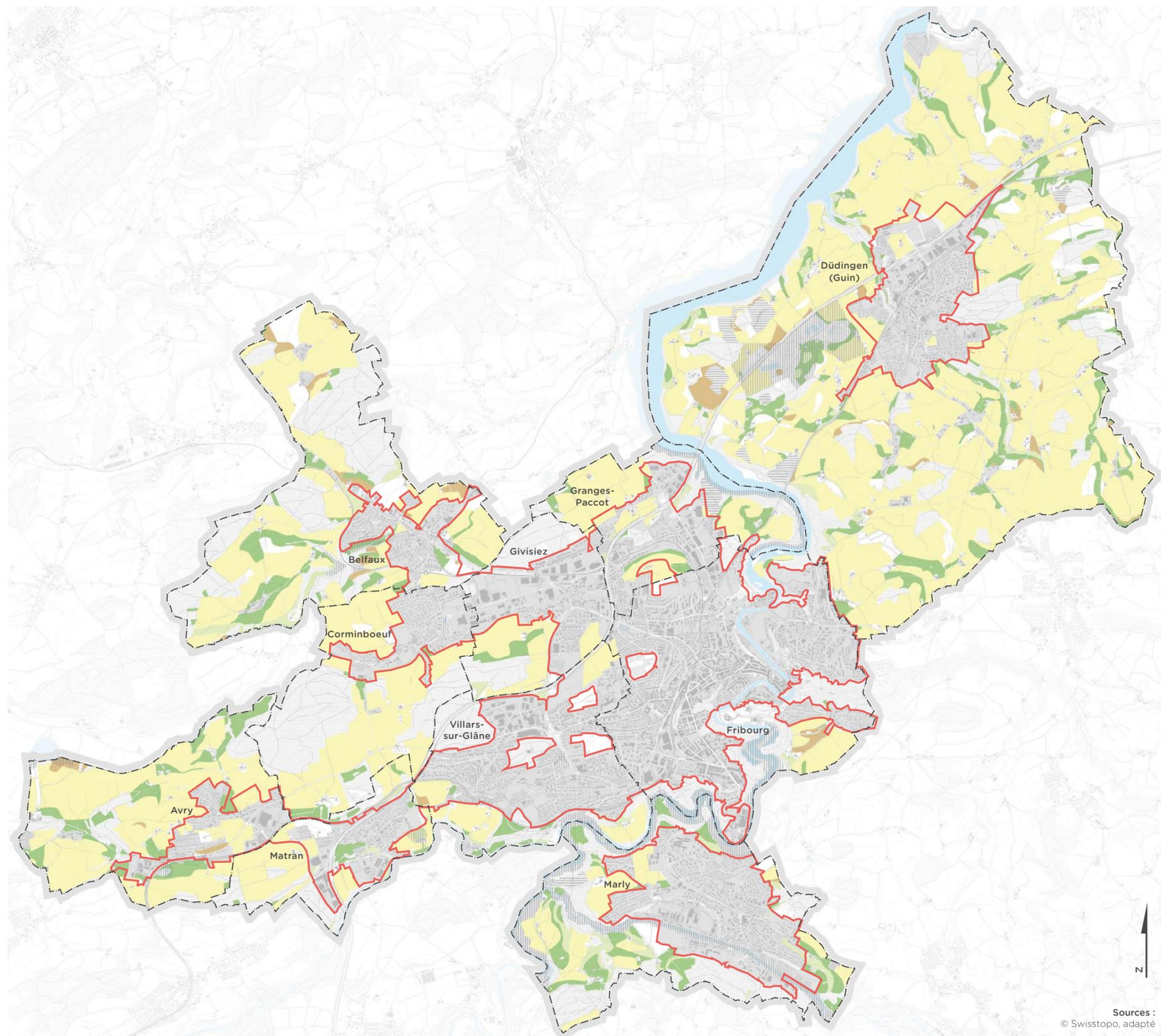
Légende

Aptitudes agricoles

- A, AB1, AB2 (Surface d'assolement SDA)
= Bonne terre agricole PDCant
- B1 (Surface apte à la culture des champs en cas
de nécessité) = Bonne terre agricole PDCant
- B2 (Surface apte à l'utilisation herbagère)
- C (Surface peu apte à un usage agricole)

Zones à bâtir légalisées

- Zone à bâtir
- Zone de gravière
- Zone de protection de la nature
- Limite d'urbanisation du PA3



Echelle 1:50'000
0 500 1000 2'000 mètres

Sources :
© Swisstopo, adapté

Beilage 4 – Karte des Aufnahmekapazität

Légende

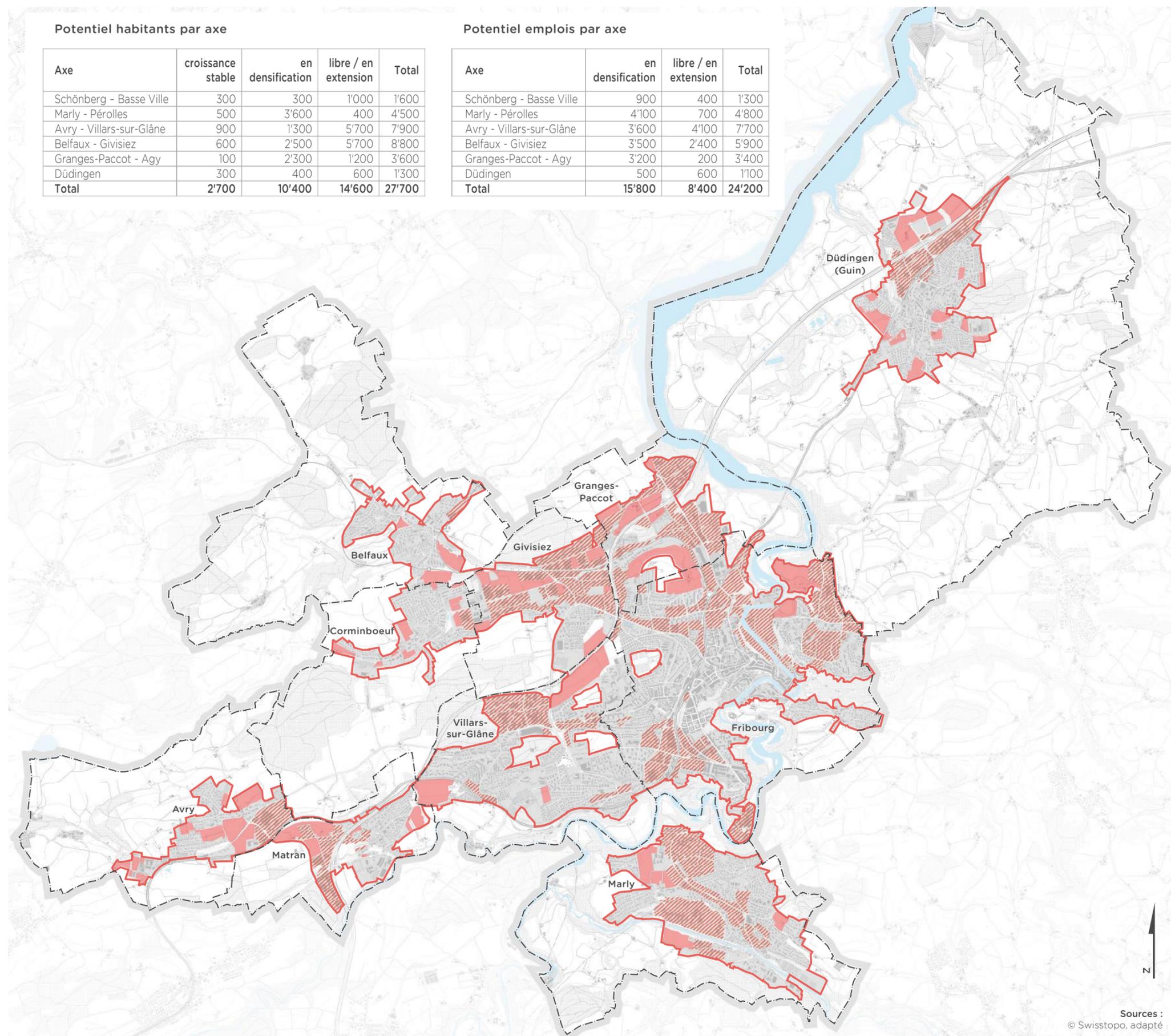
-  Zone à bâtir en vigueur - croissance stable
-  Zone à bâtir en vigueur - en densification
-  Zone à bâtir en vigueur libre de construction et zone en extension (PAZ, PDCOM)
-  Limite d'urbanisation

Potentiel habitants par axe

Axe	croissance stable	en densification	libre / en extension	Total
Schönberg - Basse Ville	300	300	1'000	1'600
Marly - Pérolles	500	3'600	400	4'500
Avry - Villars-sur-Glâne	900	1'300	5'700	7'900
Belfaux - Givisiez	600	2'500	5'700	8'800
Granges-Paccot - Agy	100	2'300	1'200	3'600
Düdingen	300	400	600	1'300
Total	2'700	10'400	14'600	27'700

Potentiel emplois par axe

Axe	en densification	libre / en extension	Total
Schönberg - Basse Ville	900	400	1'300
Marly - Pérolles	4'100	700	4'800
Avry - Villars-sur-Glâne	3'600	4'100	7'700
Belfaux - Givisiez	3'500	2'400	5'900
Granges-Paccot - Agy	3'200	200	3'400
Düdingen	500	600	1'100
Total	15'800	8'400	24'200



Echelle 1:50'000
0 500 1'000 2'000 mètres

Sources :
© Swisstopo, adapté

Beilage 5 – Leitbild des Entwicklung des öV-Netzes bis 2030

Beilage 6 – MOCA-Indikator: Qualité der öv-Erschliessung (gegenwärtige Situation, 2016)

Légende

Qualité de desserte en transports publics

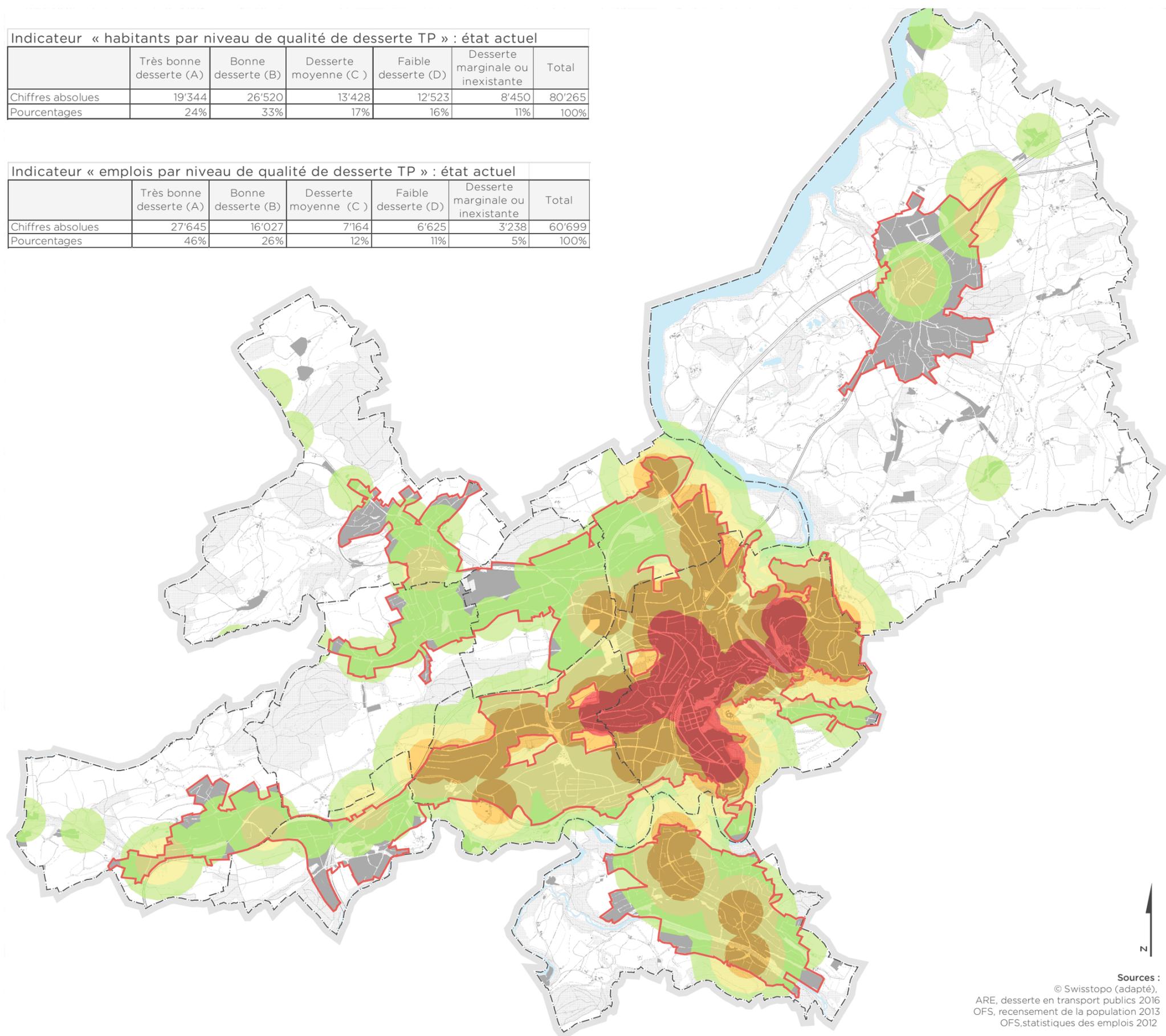
- Très bonne desserte (A)
- Bonne desserte (B)
- Desserte moyenne (C)
- Faible desserte (D)

Urbanisation

- Zone à bâtir et extensions
- Limite d'urbanisation du PA3

Indicateur « habitants par niveau de qualité de desserte TP » : état actuel						
	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	19'344	26'520	13'428	12'523	8'450	80'265
Pourcentages	24%	33%	17%	16%	11%	100%

Indicateur « emplois par niveau de qualité de desserte TP » : état actuel						
	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	27'645	16'027	7'164	6'625	3'238	60'699
Pourcentages	46%	26%	12%	11%	5%	100%



Echelle 1:50'000



Sources :
 © Swisstopo (adapté),
 ARE, desserte en transport publics 2016
 OFS, recensement de la population 2013
 OFS, statistiques des emplois 2012

Beilage 7 – MOCA-Indikator: Qualité der öv-Erschliessung (bis 2030)

Légende

Qualité de desserte en transports publics

- Très bonne desserte (A)
- Bonne desserte (B)
- Desserte moyenne (C)
- Faible desserte (D)

Urbanisation

- Zone à bâtir et extensions
- Limite d'urbanisation du PA3

Indicateur MOCA « habitants par niveau de qualité de desserte TP »: horizon 2030

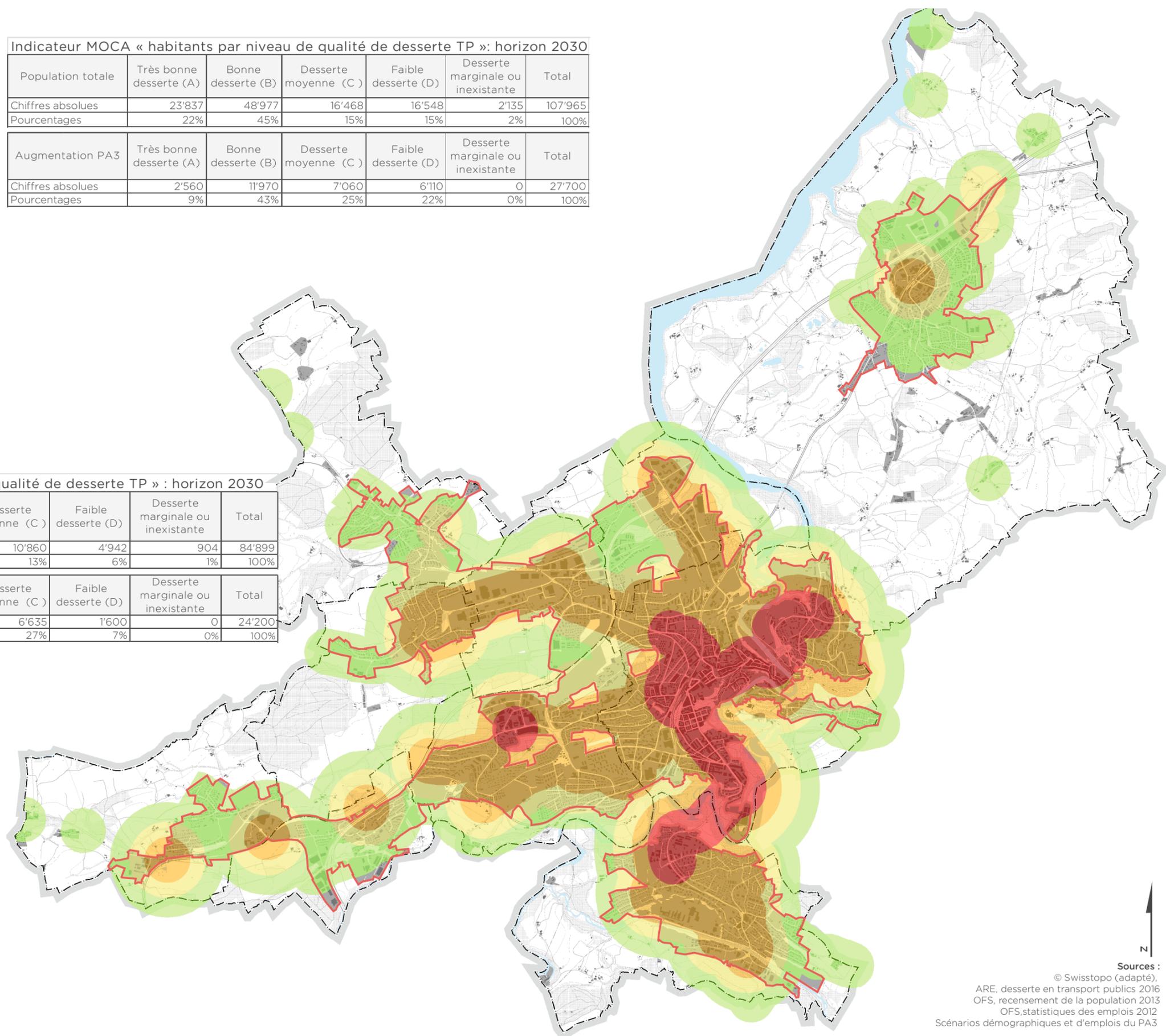
Population totale	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	23'837	48'977	16'468	16'548	2'135	107'965
Pourcentages	22%	45%	15%	15%	2%	100%

Augmentation PA3	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	2'560	11'970	7'060	6'110	0	27'700
Pourcentages	9%	43%	25%	22%	0%	100%

Indicateur MOCA « emplois par niveau de qualité de desserte TP » : horizon 2030

Emplois totaux	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	30'820	37'373	10'860	4'942	904	84'899
Pourcentages	36%	44%	13%	6%	1%	100%

Augmentation PA3	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Total
Chiffres absolues	2'830	13'135	6'635	1'600	0	24'200
Pourcentages	12%	54%	27%	7%	0%	100%



Echelle 1:50'000



Sources :
 © Swisstopo (adapté),
 ARE, desserte en transport publics 2016
 OFS, recensement de la population 2013
 OFS, statistiques des emplois 2012
 Scénarios démographiques et d'emplois du PA3

Beilage 8 – Umsetzungsbericht des AP2

A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations		début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)						
M_g	2196 Fribourg	2196.2.013	11.12	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	2.04	A	1.68	A	2.04	2011	0.67	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires autour gare de Givisiez. Discussions en cours concernant propriété de l'infrastructure routière. Sera développée en parallèle avec mesures PA2 41.14 et PA3 3M.01.04.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.015	11.14	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	2.40	A	1.98	A	2.40	2011	0.79	-	-	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Planification suspendue en attente décision entreprise prestataire concernant futurs modes de traction sur réseau, en fonction évolution technologique et conditions marché véhicules.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.017	12.1	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	5.93	A	4.88	A	8.79	2016	1.95	2019	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Concours 2015-2016, demande crédit 2017, enquête publique 2018, crédit ouvrage 2019. Actuellement en attente autorisation parking de liaison, nécessaire à réorganisation des circulations. coordonnée avec mesure PA3 3M.03.09 périmètres adjacents.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.019	12.3	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.22	A	1.01	A	1.12	2015	0.40	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2016.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.020	12.4	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	3.12	A	2.57	A	3.12	2011	1.03	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	MEP TPF 2016 concernant urbanisation secteur, enquête publique 2017 pour interface.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.038	21.2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.85	A	0.70	A	0.87	2015	0.28	2019	2027	état théorique à atteindre	Financement non garanti – Politique	Travaux sur domaine public cantonal (tracé est) réalisés dans cadre construction nouvelle faculté de droit 2019-2021. Reste réalisation (passerelle et tracé ouest) repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.043	21.7	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.90	A	0.74	A	1.26	2014	0.30	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2014. Procédure approbation actuellement gelée, en attente détermination gabarit carrefour Belle-Croix (PA2 41.18 / PA3 3M.01.03).	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.045	21.9	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	4.50	A	3.71	A	4.50	2011	1.48	2018	2019	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Un seul franchissement planifié. Passerelle intégrée procédure fédérale approbation plans modernisation gare Givisiez (2016-2018). MEP TPF 2016 concernant urbanisation secteur.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.052	21.16	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	3.00	A	2.47	A	5.00	2016	0.99	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	En attente développement quartier Düringen plus au nord de la gare.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.081	41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.45	A	2.02	A	10.91	2016	0.81	2018	2021	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Concours 2015, demande crédit 2017, enquête publique 2018. Actuellement négociations concernant places stationnement. Développée en parallèle avec mesure PA2 41.1. Coordonnée avec mesures PA3 3M.04.03 & 3M.04.04 adjacents.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.088	41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.84	A	1.52	A	3.51	2015	0.61	2024	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Travaux réseaux distribution et assainissement bruit urgents réalisés en 2017. Intervention prévue par mesure repoussée à la faveur d'autres priorités. Coordonnée avec mesure PA3 3M.03.01.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.089	41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	1.14	A	0.94	A	0.13	2014	0.38	2017	2017	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Travaux réseaux distribution et assainissement bruit urgents réalisés en 2017. Intervention prévue par mesure réduite à réalisation arrêts bus sur chaussée.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.095	41.17	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	1.85	A	1.52	A	3.50	2016	0.61	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2017, demande crédit 2018. Aménagement destiné uniquement à la mobilité douce.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.111	43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2.67	A	2.20	A	2.67	2011	0.88	2022	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires autour gare de Givisiez. Attente détermination impacts réorganisation trafic engendrée par suppression passage à niveau et pont Tigelet.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.118	43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düringen (VALTRALOC), phase I.a	3.00	A	2.47	A	3.00	2011	0.99	2022	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Travaux assainissement bruit urgents réalisés en 2016 repoussent réaménagement plus important prévu par cette mesure.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.130	45.2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en oeuvre du concept des transports publics	1.50	A	1.24	A	1.50	2011	0.49	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Planification suspendue suite aux réflexions concernant déplacement halte Matran et conséquences sur réseau TP dans ce secteur. Nouvelle ligne TP avec rabattement halte Avry envisagée, ne nécessite pas cette infrastructure.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.203		Mise en oeuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4-11.11; 41.14; 42.1; A)	10.07	A	8.29	A	10.42	2016	3.32	2017	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Voir mesures individuelles ci-dessous.	
			11.4	Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars	0.07				0.08	2014			2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Avant projet réalisé, enquête publique 2016.
			11.5	Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	0.01				0.03	2016			2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2017.
			11.6	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	0.13				0.32	2014			2018	2019	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Modification sens voie bus suite étude préliminaire 2013.
			11.7	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	0.30				0.30	2011			2020	2021	état théorique à atteindre	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg. Coordonnée avec mesure PA3 3M.02.04.
			11.8	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	0.31				0.31	2011			2022	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg. Coordonnée avec mesures PA3 3M.03.09, 3M.03.01 et 3M.06.01.
			11.9	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	0.35				0.06	2016			2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Nouvel aménagement des circulations en phases de test (2013 et 2016) pour réduire le coût de l'intervention tout en préservant son efficacité.
			11.10	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare)	6.22				6.62	2011			2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Section Marly: projet établi, enquête publique 2016 y compris premier tronçon mesure PA3 3M.02.01 (PA2 41.22). Section Fribourg: enquête publique 2017.
			11.11	Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions)	0.26				0.26	2011			2017	2021	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	1ère étape route de Moncor: enquête publique 2016, réalisation 2017. 2ème étape route de Villars, en lien avec réaménagement carrefour Belle-Croix (PA2 41.18, PA3 3M.01.03): enquête publique 2018, réalisation 2019.
			41.14	Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	1.11				1.11	2011			2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires autour gare de Givisiez. Discussions en cours concernant propriété de l'infrastructure routière. Sera développée en parallèle avec mesures PA2 11.12 et PA3 3M.01.04.

			42.1	Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Ouest	1.01				1.22	2015		2017	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2016. Réalisé parallèlement à mesure PA2 22.3.	
			A	Mise en oeuvre d'une centrale de régulation du trafic	0.30				0.30	2016		2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Phase préliminaire d'étude uniquement. Déploiement de la centrale dans une phase ultérieure.	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.204		MD A-Liste			16.50	A	21.40	2016		2017	2026	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Voir mesures individuelles ci-dessous.	
			20.5	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques	0.33				0.43	2016			2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2017.
			20.6	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	0.10				0.10	2016			2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs halte Villars-sur-Glâne et Moncor. Coordonnée avec mesure PA3 3M.02.03.
			20.7	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Crosset et le Platy à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	1.17				1.20	2016			2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Enquête publique 2018. Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs halte Villars-sur-Glâne et Moncor.
			20.8	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger (Trans Agglo)	0.40				0.84	2016			2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2018.
			20.9	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	0.46				0.46	2011			-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Planification suspendue en attente décision concernant financement et construction couverture autoroute A12.
			20.10	Réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos transversaux dans la ZI de Givisiez (rabattement vers les routes Jo-Siffert et Château d'Alfry et leurs arrêts TP)	0.53				0.53	2011			2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Discussions en cours concernant propriété de l'infrastructure routière. Attente détermination impacts réorganisation trafic engendrée par suppression passage à niveau et pont Tigelet.
			20.13	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le Cycle d'Orientation de la Sarine-Ouest	0.33				0.38	2012			2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude préliminaire 2014, enquête publique 2017. Attente avancement réflexions concernant nouvelle halte Avry.
			20.14	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Dürdingen (Trans Agglo), section Dürdingen - Zelig	3.68				4.55	2015			2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Coordonnée avec travaux d'assainissement du viaduc ferroviaire pilotés par CFF
			21.13	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	2.30				2.30	2011			2021	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires.
			22.2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/deux-roues entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	0.20				0.20	2015			2019	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Travaux sur domaine public cantonal réalisés dans cadre construction nouvelle faculté de droit.
			22.3	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	0.40				0.61	2015			2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2016. Réalisé parallèlement à mesure PA2 42.1.
			22.4	Aménagement d'itinéraires mixte piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	1.46				1.46	2011			2021	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Attente avancement planification urbanisation du secteur (PAD à réaliser suite MEP 2014). Coordonné avec mesure PA2 41.21.
			22.7	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dorte Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	0.30				0.56	2016			2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2016.
			22.10	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	0.69				0.69	2011			2018	2018	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Ponctuellement déjà réalisé par propriétaires à titre d'équipement. En attente décision OFROU concernant réaménagement jonction autoroute A12 Matran.
			22.11	Aménagement d'un itinéraire alternatif piétons et vélos entre Jura et Givisiez	0.34				0.34	2011			2022	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires autour gare de Givisiez
			22.17	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	0.99				0.99	2011			2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires.
			22.20	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry et la Zone du Bois	0.23				0.25	2016			2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente décision OFROU concernant réaménagement jonction autoroute A12 Matran.
			22.23	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	0.30				0.50	2016			2021	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente décision OFROU concernant liaison Birch-Luggwil, réalisation en parallèle.
			22.24	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	0.67				1.23	2015			2017	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2015. En attente réalisation quartier Brieglipark.
			22.25	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	0.65				0.65	2011			2022	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente décision OFROU concernant liaison Birch-Luggwil et développement quartier Dürdingenplus.
			23.1	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	1.00				1.00	2011			2017	2022	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Partiellement en attente réalisation projets ferroviaires (Givisiez, Avry).
			23.2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	1.00				1.00	2011			2019	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires.
			23.3	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	2.50				2.59	2016			2020	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	En attente réalisation projet immobilier Esplanade par CFF, au sein duquel Vélostation prendra place.
M_g	2196 Fribourg	2196.2.206	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - MD	2.00	A	1.65	A	2.52	2015		2019	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Enquête publique 2018. Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg. Coordonnée avec mesures PA3 3M.02.04 & 3M.03.03.	

Ae2 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Compte rendu de mise en oeuvre							
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
									Indications lors de la remise par l'agglomération	Evaluation Confédération et Accord sur les prestations						
M_g	2196 Fribourg	2196.2.004	11.3	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg)	0.21	A	0.17	Ae	0.21	2011	2023	2023	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Situation moins urgente suite ouverture Port Poya. Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.02.011
M_g	2196 Fribourg	2196.2.014	11.13	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düringen, pour les lignes régionales	0.15	A	0.12	Ae	0.72	2015	2015	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisé.	3M.09.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.057	22.5	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	7.03	A	5.79	Ae	7.03	2011	2015	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisation par étapes, 1ère étape réalisée.	3M.07.04
M_g	2196 Fribourg	2196.2.078	23.4	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	0.16	A	0.13	Ae	0.16	2011	2018	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	En attente réalisation projets ferroviaires (Givisiez, Avry).	3M.07.14
M_g	2196 Fribourg	2196.2.090	41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	3.24	A	2.67	Ae	5.64	2015	2019	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.04.03
M_g	2196 Fribourg	2196.2.084	41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	1.83	A	1.51	Ae	4.44	2016	2021	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	-
M_g	2196 Fribourg	2196.2.099	41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	4.16	A	3.43	Ae	4.16	2011	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Attente avancement planification urbanisation du secteur (PAD à réaliser suite MEP 2014). Coordonné avec mesure PA2 22.4.	-
M_g	2196 Fribourg	2196.2.113	43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	4.75	A	3.91	Ae	4.75	2012	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2017.	-
M_g	2196 Fribourg	2196.2.115	43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	2.74	A	2.26	Ae	2.26	2015	2016	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2015. Périmètre de projet légèrement décalé vers le nord-ouest.	3M.05.04 3M.09.04
M_g	2196 Fribourg	2196.2.119	43.13	Réaménagement de la Chânnelmatte et du carrefour Chânnelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Düringen, VALTRALOC, phase I.a)	1.50	A	1.24	Ae	1.50	2011	2022	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires.	3M.09.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.127	44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	2.35	A	1.94	Ae	6.50	2015	2025	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	-

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Compte rendu de mise en oeuvre											
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Développement/ concrétisation
M_g	2196 Fribourg	2196.2.139	Mesure U-A01	Axe de la vie publique	A	2013	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Etude globale "caractérisation et séquençement axes structurants" 2013-2016. Approfondissement 2017 dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.01 axes concernés.	3U.01.02 3U.01.05	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.140	Mesure U-A02	Axe urbain majeur	A	2013	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Etude globale "caractérisation et séquençement axes structurants" 2013-2016. Approfondissement 2019 dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.01 axes concernés.	3U.01.01 3U.01.03	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.141	Mesure U-A03	Axe de la dynamique future	A	2013	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Etude globale "caractérisation et séquençement axes structurants" 2013-2016. Approfondissement 2018 dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.01 axe concerné.	3U.01.04	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.142	Mesure U-A04	Site stratégique de l'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal	A	2017	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise et adaptée PA3 3U.03. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017. Analyse globale secteur 2018.	3U.03.01 3U.03.02	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.143	Mesure U-A05	Site stratégique de l'agglomération de Moncor - Belle-Croix	B	2015	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Belle-Croix: master plan en cours d'étude, concours urbanisme 2018. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017. Approfondissement secteur Moncor dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.03.	3U.03.03	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.144	Mesure U-A06	Site stratégique d'agglomération de Givisiez	A	2014	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Gare Givisiez: étude intégration urbaine et mobilité 2014, MEP TPF 2016. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017. Approfondissement secteur zone industrielle dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.03. Plateau Agy: MEP 2014, PAD 2018. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017.	3U.03.05	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.145	Mesure U-A07	Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg	A	2014	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Approfondissement secteurs St-Léonard et Portes-de-Fribourg dans cadre mise en oeuvre paquet PA3 3U.03.	3U.03.06	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.146	Mesure U-A08	Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düligen - Birch	B	2017	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise et adaptée PA3 3U.03. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017. Analyse globale secteur 2020.	3U.03.07	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.147	Mesure U-A09	Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny	B	2017	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise et adaptée PA3 3U.03. Etude stratégie économique pour tous sites stratégiques 2017. Etude développement et faisabilité 2018.	3U.03.04	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.148	Mesure U-A10	Centralité partagée Avry et Martran	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesures de centralités reprises et intégrées dans mesures d'axes PA3 3U.01. Sera étudiée dans cadre mise en oeuvre mesure axe concerné.	3U.01.03	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.149	Mesure U-A11	Centralité de Bellaux	B	2018	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesures de centralités reprises et intégrées dans mesures d'axes PA3 3U.01. Sera étudiée dans cadre mise en oeuvre mesure axe concerné.	3U.01.04	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.150	Mesure U-A12	Centralité de Corminboeuf	B	2018	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesures de centralités reprises et intégrées dans mesures d'axes PA3 3U.01. Sera étudiée dans cadre mise en oeuvre mesure axe concerné.	3U.01.04	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.151	Mesure U-A13	Centralités de Marly	A	2015	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesures de centralités reprises et intégrées dans mesures d'axes PA3 3U.01. Etudes spécifiques centralités Marly lancées 2015 dans cadre révision PAL (2015-2019).	3U.01.02	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.152	Mesure U-B01	Intensifier le renouvellement urbain et la densification	A	2014	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Atelier densification destiné aux élus communaux 2014, étude Raum+ 2014-2016. Mesure reprise et adaptée PA3 3U.02.00.	3U.02.00	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.153	Mesure P-1	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Mesure mentionnée comme exclue Accord prestations PA2: "Confédération et Canton prennent acte du fait que cette mesure ne sera pas réalisée".	-	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.154	Mesure P-2	Parc urbain du Torry	A	2017	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise et adaptée PA3 3NP.01. Etude globale mise en réseau parcs urbains 2017. Etude spécifique 2020.	3NP.01.12	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.155	Mesure P-3	Environnement agricole - agriculture urbaine	A	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise et adaptée PA3 3NP.06. Etude globale à lancer 2021.	3NP.06.00	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.156	Mesure P-4	Développement durable des hameaux	A	-	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Planification arrêtée, mesure obsolète suite entrée en vigueur LAT révisée.	-	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.157	Mesure E-1	Milieux naturels	A	2014	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure concrétisée dans cadre projet-modèle "Espace ouvert Fribourg" 2014-2018 et élaboration volet nature & paysage PA3. Sera développée dans paquets et mesures PA3 3NP.02.00, 3NP.04.00, 3NP.07, 3NP.09 & 3NP.11.00.	3NP.02.00 3NP.04.00 3NP.07 3NP.09 3NP.11.00	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.158	Mesure E-2	Nuisances sonores	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Planification arrêtée. Mesure traitée dans bases légales ordinaires en relation avec cette thématique et n'apporte pas plus-value par rapport à celles-ci.	-	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.160	Mesure E-4	Protection des eaux souterraines	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Planification arrêtée. Mesure traitée dans bases légales ordinaires en relation avec cette thématique et n'apporte pas plus-value par rapport à celles-ci.	3NP.10.00	
M_g	2196 Fribourg	2196.2.161	Mesure E-5	Autres thèmes environnementaux	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Planification arrêtée. Mesure traitée dans bases légales ordinaires en relation avec ces thématiques et n'apporte pas plus-value par rapport à celles-ci.	-	

Av2/Bv2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - transports

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Compte rendu de mise en oeuvre									
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)		
									Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)								
M_g	2196 Fribourg	2196.2.064	22.15	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	0.00		0.00	Av E	0.00	2011	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisation en parallèle à projet privé adjacent, à titre d'équipement.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.132	B	Maîtrise du stationnement public			0.00	Av	0.15	2016	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude à lancer, en coordination avec mesures PA2 C et D.	3M.10.02		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.133	C	Stationnement P+R			0.00	Av	0.03	2016	2012	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Travaux et études préparatoires 2012-2013 et 2016. Etude principale à lancer, en coordination avec mesures PA2 B et D.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.134	D	Maîtrise du stationnement privé			0.00	Av	0.20	2016	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude à lancer, en coordination avec mesures PA2 B et C.	3M.10.01		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.135	E	Evolution de la politique tarifaire			0.00	Av	0.10	2016	2017	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Motion demandant création d'une zone tarifaire unique pour toute l'agglomération acceptée en mars 2016.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.136	F	Plan de mobilité			0.00	Av	0.20	2016	2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires.	3M.10.03		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.137	G	Prestations de service			0.00	Av	0.30	2016	2012	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Question accessibilité TP pour personnes à mobilité réduite déjà abordée dans étude 2012 (conformité L'Hand). Autres thématiques identifiées à traiter successivement.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.138	H	Marketing pour la mobilité durable			0.00	Av	0.02	2012	2012	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Différentes interventions ponctuelles depuis 2012. Mise à jour site Internet 2016-2017. Analyse besoins mobilité (enquête origine-destination) à lancer.	3M.11.02		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.168	41.16	Réaménagement des arrêts et traversées piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	0.03	E	0.02	Av E	0.03	2011	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisé dans cadre travaux assainissement bruit route de Moncor.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.173	11.1	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus		E	0.00	Av E	0.02	2013	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude préliminaire 2013 a montré que déplacement arrêt bus est inadéquat car engendre perturbation carrefour amont (perte capacité stockage bus). Uniquement priorisation bus au passage piétons réglé mise en place.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.174	20.3	Réalisation d'unitaire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley	0.08	E	0.07	Bv E	0.05	2015	2028	2029	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Attente développement nouvelle halte Agy.	3M.07.07		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.175	20.4	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet	0.10	E	0.08	Bv E	0.50	2015	2028	2029	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Attente développement nouvelle halte Agy.	3M.07.07		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.177	22.8	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	0.00	E	0.00	Av E	0.00	2011	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2017.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.178	22.9	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	0.00	E	0.00	Av E	0.00	2013	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2018.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.179	22.14	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavully, à Granges-Paccot	0.01	E	0.00	Av E	0.01	2011	2017	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Coordonné avec projet construction nouveau bâtiment scolaire adjacent.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.190	43.18	Réaménagement de la Haslerastrasse	0.12	E	0.10	Av E	0.12	2011	2021	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires autour gare Düringen et Briegli.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.191	44.2	Réaménagement de la Planche Supérieure	1.70	E	1.40	Bv E	13.80	2015	2025	2027	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.192	44.3	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karweg	1.48	E	1.22	Av E	8.08	2015	2025	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.193	46.1	Création d'un P+R à Belle-Croix		E	0.00	Av E	12.88	2016	2023	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Attente avancement projets réaménagement jonction autoroute A12 Fribourg-sud/centre (PA2 30.1), réaménagement carrefour Belle-Croix (PA2 41.18, PA3 3M.01.03) et nouvel accès HFR en lien avec son agrandissement (PA2 45.1, PA3 3M.05.05).	3M.08.05		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.194	46.2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places, réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux)		E	0.00	Av E	0.15	2016	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	MEP TPF 2016 concernant urbanisation secteur, enquête publique 2017 pour P+R.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.195	46.3	Création d'un P+R à Porte-de-Fribourg (ou Forum)		E	0.00	Bv E	6.44	2016	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Planification suspendue en attente avancement projets développement plateau Agy et secteur St-Léonard (infrastructures sportives). Localisation et dimensionnement à redéfinir.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.198	46.6	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)		E	0.00	Av E	0.23	2012	2012	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée. Nouvel agrandissement supplémentaire sur solde espace disponible réalisé 2016. Demande continue tout de même de croître et nécessite agrandissement du P+R en ouvrage, comme prévu mesure PA3 3M.08.04.	3M.08.04		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.201	47.1	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)		E	0.00	Av E	0.02	2014	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Attente mise en service P+R Givisiez (PA2 46.2) afin de compléter possibilités transbordement offertes notamment par P+R Belfaux-Village (PA2 46.5) et P+R hors agglomération (PA2 46.8) le long de cet axe.	-		
M_g	2196 Fribourg	2196.2.202	47.2	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)		E	0.00	Av E	0.02	2014	2024	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Attente mise en service P+R Belle-Croix (PA2 46.1, PA3 3M.08.05) afin d'offrir alternative transbordement usagers autoroute A12 jonction Fribourg-sud	-		

B2 - Liste des mesures, priorité B (liste B) de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.4

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Compte rendu de mise en oeuvre							
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel						Développement/ concrétisation	
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification		Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
M_g	2196 Fribourg	2196.2.003	11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	0.05	B	0.04	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Planification suspendue en attente détermination impacts réorganisation trafic engendrée par fermeture TIM avenue de la Gare (PA2 12.1) et compartimentage carrefour Richmond (PA3 3M.03.01)	-
M_g	2196 Fribourg	2196.2.082	41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.75	B	2.26	B	11.00	2016	2026	2028	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.04.04
M_g	2196 Fribourg	2196.2.083	41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	3.19	B	2.63	B	11.87	2016	2028	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.09.05
M_g	2196 Fribourg	2196.2.086	41.7	Réaménagement du boulevard de Pérolles	4.24	B	3.49	B	10.04	2016	2028	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.04.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.094	41.15	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	1.51	B	1.24	B	3.17	2016	2021	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Travaux anticipés 2017: déplacement arrêt bus sur chaussée et aménagement abri-voyageur. Soldes aménagements réalisés dans cadre mesure PA3 3M.02.06.	3M.02.06
M_g	2196 Fribourg	2196.2.096	41.18	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	20.00	B	16.47	B	26.68	2016	2019	2021	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Développée en coordination avec réaménagement jonction autoroute A12 Fribourg-sud/centre (PA2 30.1) et nouvel accès HFR (PA2 45.1, PA3 3M.05.05)	3M.01.03
M_g	2196 Fribourg	2196.2.101	41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	4.14	B	3.00	B	3.75	2016	2021	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Regroupée avec PA2 41.24 dans PA3 3M.02.01.	3M.02.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.102	41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	4.21	B	2.74	B	3.75	2016	2021	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Regroupée avec PA2 41.23 dans PA3 3M.02.01.	3M.02.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.109	43.3	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.92	B	3.23	B	17.11	2016	2028	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Réalisation repoussée à la faveur d'autres mesures prioritaires dans secteurs gare de Fribourg et Bourg.	3M.03.05
M_g	2196 Fribourg	2196.2.117	43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corninboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corninboeuf (VALTRALOC)	1.00	B	0.82	B	4.40	2016	2021	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure reprise et adaptée PA3 3M.05.04 afin de créer conditions permettant circulation et desserte TP de ces secteurs.	3M.05.04
M_g	2196 Fribourg	2196.2.121	43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Dudingén, VALTRALOC, phase I.b)	3.29	B	2.71	B	3.90	2016	2022	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure reprise et adaptée PA3 3M.08.01, se concentre sur Bahnhofplatz (interface) et non plus sur Bahnhofstrasse.	3M.08.01
M_g	2196 Fribourg	2196.2.205		LV B-Liste			5.10	B	13.30	2016	2020	2024	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Voir mesures individuelles ci-dessous.	3M.06.02 3M.07.01 3M.07.05
			20.12	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	2.02				9.00	2015	2020	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude faisabilité 2015 avec analyse variantes tracés, impacts environnementaux, ouvrages nécessaires et calcul coûts +/- 25%.	3M.06.02
			20.16	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	0.70				2.60	2016	2024	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente décision OFROU concernant liaison Birch-Luggiwil, réalisation successive.	3M.07.05
			22.12	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	0.16				0.85	2016	2021	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Regroupée avec PA2 22.13 dans PA3 3M.07.01, réalisation après mise en service gare Givisiez.	3M.07.01
			22.13	Aménagement piétons et vélos sur la route des Tacconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	0.15				0.85	2016	2021	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Regroupée avec PA2 22.12 dans PA3 3M.07.01, réalisation après mise en service gare Givisiez.	3M.07.01
			22.16	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	1.26				-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Forte diminution trafic attendue sur ce tronçon avec ouverture pont Tigelet, diminution portée régionale donc mesure écartée dans processus sélection et priorisation (chap. 9.2).	-
			22.19	Aménagement piétons et vélos sur la route Le Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	1.90				-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Aménagement redondant et superflu car parallèle Transagglo mesure PA2 20.12 / PA3 3M.06.02, diminution portée régionale donc mesure écartée dans processus sélection et priorisation (chap. 9.2).	-
M_g	2196 Fribourg	2196.2.207	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - TP	1.15	A	0.95	B	2.52	2015	2019	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Enquête publique 2018. Réalisée parallèlement à mesure PA2 41.6 - MD. Coordonnée avec mesures PA3 3M.02.04.	3M.03.03

Liste des mesures cofinancées des accords sur les prestations de 1re et 2e génération des projets d'agglomération, qui ne sont définitivement plus réalisables avant 2027*

cf. Accords sur les prestations 2e génération, chap. 5

*L'inscription des mesures dans cette liste entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

Légende

à remplir par l'agglomération, le cas échéant

C.I.	Agglomération (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coûts d'investissement			Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre	
					Indications lors de la remise par l'agglomération	Evaluation Confédération et Accord sur les prestations	Coûts (2005 hors TVA)			
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Commentaires (facultatifs) (max. 5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)

Beilage 9 – Bibliographie und Kurzreferenzen

Zugrundeliegende Dokumente (Bundesamtes für Raumentwicklung - ARE, BFS, BAFU)

- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen. Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2009.
- Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Verkehr und Siedlung, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2015.
- Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung: Strategische Teilgebiete der Agglomerationen, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Topos Urbanism, Feddersen & Klostermann, 2013
- Rapport d'examen de la Confédération du Projet d'agglomération de Fribourg 2ème génération (nur französisch), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2014.
- Szenarien für die Bevölkerungsentwicklung in den Kantonen von 2010-2035, Bundesamt für Statistik (BFS), 2011.
- Szenarien für die Bevölkerungsentwicklung in den Kantonen von 2015-2045, Bundesamt für Statistik (BFS), 2016.
- Strategie Biodiversität Schweiz (SBS), Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2012

Gesetzestexte und übergeordnete Planungen

- Strassengesetz vom 15. Dezember 1967
- Verkehrsgesetz vom 20. September 1994
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008
- Gesetz vom 12. September 2012 über den Natur- und Landschaftsschutz (NatG)
- Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG)
- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG)
- Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BehiG)
- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG)
- Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) (Entwurf)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV)
- Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)
- Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (NHV)
- Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV)

- Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)
- Öko-Qualitätsverordnung vom 4. April 2001 (ÖQV)
- Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)
- Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE)
- Kantonaler Richtplan, Staatsrat von Freiburg, 2002 (und aufeinanderfolgende Teiländerungen)
- Kantonaler Verkehrsplan, Staatsrat von Freiburg, 2014
- Sektorplan der strategischen Sektoren, die von kantonalen Bedeutung sind, Kantonales Bau- und Raumplanungsamt (BRPA), Staatsrat von Freiburg, 2014
- Ausführungsreglement vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG)
- Ausführungsreglement vom 25. November 1996 zum Verkehrsgesetz (VR)
- Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009 zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR)
- Reglement vom 27. Mai 2014 über den Natur- und Landschaftsschutz (NatR)

Im Erläuterungsbericht zitierte wissenschaftliche und technische Dokumente¹

- „Accessibilité automobile et fréquentation d'un centre-ville.“ Vergleichsstudie von sechs französischen und schweizerischen Agglomerationen, V. Kaufmann et al., EPFL, 1997
- „La biodiversité en ville – pour l'être humain et la nature“, Martin K. Obrist et al., Institut fédéral de recherches WSL, 2012.
- „Mandat d'Etudes Parallèles (MEP) pour l'établissement de directives urbanistiques sur le Plateau d'Agy“, Gemeinde Granges-Paccot, 2014.
- „Projet European Parc des Falaises à Marly“ Gemeinde Marly, Panaite et Munteanu architectes et urbanistes Brüssel, 2014.
- „Projet Métamorphose à Villars-sur-Glâne“, Gemeinde Villars-sur-Glâne, Mariette Beyeler architecte, 2015.
- „Raumplus Agglomeration Freiburg“, Agglomeration Freiburg, Staatsrat von Freiburg ETH Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, Februar 2016

¹ – Was die in den Massnahmenblättern erwähnten wissenschaftlichen und technischen Dokumente angeht, befinden sich die Informationen dazu in der Rubrik „Basisdaten, durchgeführte Studien“ des entsprechenden Massnahmenblattes