

Agglomeration Freiburg
Ergebnisse der Vernehmlassung zum Leitbild

Technische Gruppe der Agglomeration (TGA)

Freiburg,
4. Januar 2006

Präsentation hinsichtlich der Sitzung der Koordinations-
gruppe der konstituierenden Versammlung
vom 18. Januar 2006

Synthesebericht

Zusammenfassung und Kommentar zu den Ergebnissen

	Seite
Übersicht	1
1. Rahmenbedingungen für das Agglomerationsprogramm	3
1.1 Stellungnahmen der Gemeinden	3
1.1.1 Agglomerationspolitik	3
1.1.2 Agglomerationsperimeter	3
1.1.3 Kantonale Raumplanungspolitik	4
1.1.4 Aufgabenteilung Agglomeration-Gemeinden	5
1.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden	6
1.3 Stellungnahme des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)	7
2. Generelle Aspekte	8
2.1 Stellungnahmen der Gemeinden	8
2.1.1 Leitbild	8
2.1.2 Planungsgrundsätze	9
2.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden	10
2.2.1 Planungsgrundsätze	10
2.3 Stellungnahme des Bundesamts für Raumentwicklung	11
2.2.1 Planungsgrundsätze	11
3. Raumplanung	14
3.1 Stellungnahmen der Gemeinden	14
3.1.1 Siedlungsentwicklung	14
3.1.2 Arbeitszonen	15
3.1.3 Natur, Landschaft, Landwirtschaft	15
3.1.4 Entwicklungsschwerpunkte	16
3.2 Stellungnahmen der kantonalen Verwaltung	18
3.3 Stellungnahme des Bundesamts für Raumentwicklung	18
4. Verkehr	18
4.1 Stellungnahmen der Gemeinden	18
4.1.1 Verkehr allgemein und MIV	18
4.1.2 Öffentlicher Verkehr	21
4.1.3 Fussgänger, Velofahrer	23
4.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden	23
4.3 Stellungnahme des Bundesamts für Raumentwicklung	24
4.3.1 Verkehr allgemein und MIV	24
4.3.2 Öffentlicher Verkehr	26
4.3.3 Fussgänger und Velofahrer	26

Das vorliegende Dokument schlägt eine Zusammenfassung der Stellungnahmen zum Leitbild vor, welche den Delegierten der konstituierenden Versammlung im Mai 2005 unterbreitet wurde. Die Beurteilung erfolgte aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen

- der zwölf Gemeinden, die am Agglomerationsprogramm teilnehmen,
- der betroffenen kantonalen Behörden
- des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

Vier Studienrichtungen wurden in diesem Dokument festgelegt:

- die Rahmenbedingungen des Agglomerationsprogramms,
- die generellen Aspekte des Leitbilds,
- die Raumplanung
- die Mobilität.

Die Analyse der Stellungnahmen der verschiedenen Gemeinderäte zeigen, dass alle am Agglomerationsprogramm teilnehmenden Gemeinden eine regionale Planung befürworten, die über die strikten Gemeindegrenzen hinausgeht. Diese Zustimmung wird aber mit bestimmten Anforderungen verbunden:

- Die Gemeinden verlangen, dass eine Studie über die Ausgleichsmechanismen im Rahmen der Umsetzung des zukünftigen regionalen Richtplans durchgeführt wird;
- die Gemeinden verlangen eine Anpassung des gegenwärtigen Perimeters und damit die Ausdehnung des aktuellen Agglomerationsperimeters;
- die Gemeinden verlangen, dass der Kanton die Bemühungen unterstützt, die sie in diesem Bereich unternehmen.

Ausserdem, auch wenn die Gemeinden die Wichtigkeit einer starken und dynamischen Koordination zwischen ihrer Ortsplanung unterstreichen, so beharren sie auf der Notwendigkeit, eine genügend breite Entscheidungsfreiheit zu behalten.

Bei Fortsetzung der Arbeiten, werden eine grössere Beteiligung der Gemeinden am Ausarbeitungsprozess des regionalen Richtplans und die Durchführung eines öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens gemäss RPBG vorgesehen.

Was die generellen Aspekte angeht, so wird der Akzent hauptsächlich auf folgende Punkte gesetzt:

- Die Erhaltung oder die Vermehrung der Qualität der Siedlungsentwicklung und damit auch der Lebensqualität;
- eine Bevölkerungsentwicklung, die durch eine entsprechende Vermehrung der Arbeitsplätze begleitet wird;
- eine harmonische Entwicklung der verschiedenen Agglomerationssektoren.

Die Gemeinden sind sich ebenfalls bewusst, welche Ziele mit einer nach innen ausgerichteten Siedlungsentwicklung auf dem Spiel stehen und sind für eine Umgestaltung der brachliegenden Industriezonen

empfindlich, die Aufwertung der schon bestehenden Wohnquartiere oder auch für die Erhaltung und Aufwertung der Grünzonen innerhalb der Agglomeration. Unter dieser allgemeinen Rubrik verlangt man weiter ein stärkeres Einbeziehen der Landwirtschaft, eine Aufwertung der Wasserläufe, eine grössere Verfügbarkeit für die Bauzonenreserven oder auch eine besondere Aufmerksamkeit für die Erhaltung der Ortszentren, die Beachtung des Natur- und Landschaftsschutzes, der Forstplanung und der Problematik der natürlichen Gefahren.

Der Akzent wurde auch auf die Notwendigkeit gesetzt, die mit der Überbauung und Mobilität zusammenhängende Siedlungsentwicklung zu harmonisieren, und damit auch das „Generelle Projekt“ der CUTAF zu aktualisieren.

Die unter diesem Kapitel erläuterten Vorschläge haben bei verschiedenen Gemeinden Kritik und Vorbehalte ausgelöst. Diese beziehen sich vor allem auf die Vorschläge in Zusammenhang mit den Sektoren „Toutvent“ (Givisiez) oder „Grand Fin“ (Matran), „Torry“ und „Champ des Alouettes“ (Granges-Paccot / Freiburg) oder „Pré aux Moines“ (Marly). Was die Siedlungsflächen angeht, so finden verschiedene Gemeinden, dass das Potential ungenügend sei und verlangen Garantien bezüglich der reservierten Landflächen für die Gewerbe- und Dienstleistungssektoren der verschiedenen Ortschaften. Die Gemeinden verlangen ebenfalls, dass verschiedene Standorte, die sich für die vorgeschlagene Nutzung nicht besonders eignen, nochmals überprüft werden. Das Thema einer Einschränkung für die Errichtung neuer Einkaufszentren ausserhalb der Siedlungszentren wurde ebenfalls angesprochen.

Was den Verkehr angeht, so wurde u. a. die Notwendigkeit unterstrichen, die grossen Strassenprojekte wie die Poyabrücke, die Umfahrungsstrasse Düdingen oder die Strassenverbindung Marly-Matran zu beschleunigen. Die Gemeinden verlangen ebenfalls Schutzmassnahmen gegen die Lärmentwicklung entlang der Autobahn und ganz allgemein die Umgestaltung des Strassennetzes. Sie verlangen auch eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots (neue Haltestellen, Ausdehnung des Busnetzes, Erhöhung der Taktfrequenzen), den Ausbau günstiger Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer sowie eine gegenseitig vereinbarte Parkpolitik.

Die Zusammenfassung und Auslegung der im vorliegenden Bericht dargestellten Stellungnahmen definieren in gewissem Sinne das Inventar der Berichtigungen und Änderungen, die am Leitbild anzubringen und darüber hinaus auch im Agglomerationsprogramm zu verankern sind, bzw. im zukünftigen regionalen Richtplan. In einer ersten Phase (1. Semester 2006), müssen die Vorschläge verfeinert und mit den betroffenen Gemeinden besprochen werden. Das ARE erwartet, dass ihm die Agglomerationsprogramme im Jahre 2006, spätestens 2007, zugestellt werden, da die Subventionen des Infrastrukturfonds schon ab 2008 gesprochen werden könnten.

1. Rahmenbedingungen für das Agglomerationsprogramm

1.1 Stellungnahmen der Gemeinden

1.1.1 *Agglomerationspolitik*

a) Die Agglomerationspolitik wird in den Stellungnahmen der Gemeinden nur in nebensächlicher Form erwähnt. Im grossen Ganzen zeigen die Gemeinden der Agglomeration gegenüber eine offene Haltung, bestehen ausdrücklich aber auch auf der Wichtigkeit der Gemeindautonomie. In diesem Zusammenhang erwähnen sie die Frage des Finanzausgleichs. Es handle sich dabei um eine wahrhaftige „conditio sine qua non“ für die Gründung der Agglomeration. Sie begrüssen auch die geplante Ausarbeitung des regionalen Richtplans.

Hinsichtlich der finanziellen Aspekte der Agglomeration, ist zwischen Finanzausgleich und Kompensationsfonds zu unterscheiden. Es liegt in der Kompetenz der konstituierenden Versammlung, sich über die Opportunität der Schaffung eines Ausgleichsfonds auszusprechen.

Aus der Sicht des Agglomerationsprogramms ist festzustellen, dass man einen Ausgleich der Vor- und Nachteile, die mit der Gestaltung einer regionalen Raumplanung verbunden sind, anstreben sollte. Angesichts der Komplexität dieser Materie und den technischen Schwierigkeiten, solche Regeln zu entwerfen, bleibt diese Frage derweil noch unbeantwortet. Dies soll aber nicht bedeuten, dass man die Idee der Ausgleichsmechanismen zwischen den Gemeinden aufgeben soll.

1.1.2 *Agglomerationsperimeter*

a) Die Gemeinde Avry reagiert auf ein Zitat aus der Agglomerationsstrategie des Bundes, welche eine nach innen orientierte Entwicklung (der Agglomerationen) fördert.

Der aus der Agglomerationsstrategie des Bundes zitierte Satz bezieht sich nicht auf den spezifischen Fall der Gemeinden der Agglomeration Freiburg, sondern soll als allgemein anwendbare Konzentrationsmaxime für die an der Agglomeration beteiligte Gemeinden verstanden werden. Die Gemeinde Avry gehört materiell nicht zu Agglomeration Freiburg, unabhängig von ihrer Teilnahme am politischen Gründungsprozess der Agglomeration und dem Prinzip einer nach innen ausgerichteten Siedlungsentwicklung, was nicht bedeuten soll, dass in dieser Gemeinde keine Entwicklung möglich sein wird.

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>b) Die Gemeinden ziehen die Aufmerksamkeit auf die unterschiedliche Definitionen des Perimeters: Gemäss dem kantonalen Richtplan, deckt sich der Agglomerationsperimeter weder im politischen Sinne noch im Sinne der vorliegenden Studie. Dieses Thema wurde im Leitbild nicht behandelt.</p> <p>Man hebt auch das Fehlen einer Erklärung bezüglich dieser Definitionen hervor: Perimeter des Kantonszentrums, provisorischer Perimeter der Agglomeration und Perimeter der Gemeinden, welche am Agglomerationsprogramm teilnehmen.</p>	<p>Das Vorhandensein verschiedener – zweckmässiger, statistischer oder politischer - Perimeter ist kein Hindernis für die Definition der Raumentwicklung. Wenn sich der kantonale Richtplan auch tatsächlich an eine andere Definition des kantonalen Zentrums im Vergleich mit dem gegenwärtigen provisorischen Perimeter hält, so sieht er ausdrücklich auch Möglichkeiten für die Anpassung des gegenwärtigen Perimeters vor. Demzufolge ist im Sinne einer Harmonisierung der Perimeter im Verlauf der Koordination der kantonalen und regionalen Richtpläne eine Berichtigung vorzunehmen.</p>
	<p>c) In verschiedenen Stellungnahmen wird die Ausdehnung des Agglomerationsperimeters auf weitere Gemeinden verlangt. Die Erweiterung bezieht sich insbesondere auf die Gemeinden Avry, Matran und St. Ursen.</p>	<p>Die Erweiterung des Perimeters wird wohlwollend aufgenommen: sie würde eine bessere Koordination der Siedlungsentwicklung und des Verkehrs erlauben. Es ist aber auch angebracht, der funktionellen Rolle der Gemeinden Rechnung zu tragen (Zentrum, öffentliche Verkehrsanschlüsse usw.). Die Notwendigkeit, die Gemeinden Avry und Matran in dieses Verfahren einzubeziehen, wird damit nicht in Frage gestellt. Die Teilnahme der beiden Gemeinden am politischen Gründungsprozess der Agglomeration ist von diesem Verfahren unabhängig und bleibt in erster Linie eine politische Frage.</p>
<p>1.1.3 Kantonale Raumplanungspolitik</p>	<p>a) Die Tatsache, dass das Leitbild eine kantonale Raumplanungspolitik voraussetzt und diese Politik auf kantonaler Ebene noch nicht konsolidiert ist, veranlasst die Gemeinde (Corminboeuf) anzuführen, dass es ihr schwer falle, eine Agglomerationsentwicklung zu unterstützen, die auf kantonaler Ebene nicht garantiert sei. Dies könne für die Gemeinden unvorhersehbare Folgen haben.</p> <p>b) Freiburg fordert in seiner Stellungnahme, den Akzent auf die kantonalen Bemühungen bezüglich der Stärkung des Kantonszentrums zu setzen und eine zufällige Entwicklung der Gemeinden zu verhindern.</p>	<p>Der Bund fordert, dass das Agglomerationsprogramm im kantonalen Richtplan verankert wird. Der zukünftige regionale Richtplan ist zwingend mit dem kantonalen Richtplan zu harmonisieren. Die beiden Verfahren – Erstellung des regionalen Richtplans und Anpassung des kantonalen Richtplans – sind auf den entsprechenden politischen Ebenen zwingend zu koordinieren und zu konsolidieren. Ausserdem ist zu unterstreichen, dass die verschiedenen kantonalen Behörden an dieser regionalen Planung teilnehmen und im Rahmen der Vernehmlassung zum Leitbild schon einbezogen wurden (siehe die nachfolgenden Kapitel).</p> <p>Der kantonale Richtplan enthält bereits in seiner gegenwärtigen Form die Stärkung des Kantonszentrums als Zielsetzung</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
1.1.4 Aufgabenteilung Agglomeration-Gemeinden	<p>a) Verschiedene Gemeinden bestehen auf den Anstregungen, die sie im Bereich der Entwicklung aufgebracht haben und verlangen auf kommunaler Ebene einen genügenden Entscheidungsspielraum. Wenn es die Gemeinden verstehen, dass die Agglomeration sich in Gemeindeangelegenheiten einmischen muss, dann fordern sie im Gegensatz dazu, dass ihre Interessen entsprechend besser berücksichtigt werden. Sie wünschen, dass diese Interessen Gegenstand einer wahrhaftigen Harmonisierung werden. Weiter machen sie auf die Gefahr einer Kompetenzüberschneidung aufmerksam, die durch die Zusammenlegung der kantonalen, regionalen und lokalen Richtpläne gegeben ist.</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm, bzw. der regionale Richtplan, werden anhand konkreter Massnahmen Vorschläge darüber machen, wo die Grenzen zwischen regionalem und lokalem Interesse zu bestimmen sind. Dies könnte durch den Entwurf von Projekten regionaler Bedeutung und eine ausgewogene Kompetenzzuweisung zwischen der Agglomeration und den Gemeinden erfolgen. Dabei muss den Interessen der Gemeinden Rechnung getragen werden. Heben wir aber hervor, dass Interessenkonflikte nicht auszuschliessen sind. Das Risiko einer „Überinstrumentalisierung“ kann durch eine Anpassung der Aufgabenteilung auf den verschiedenen Ebenen verhindert werden. In der Praxis hat sich die Rolle des regionalen Richtplans in zahlreichen Regionen schon bestätigt.</p>
	<p>b) Es wird kritisiert, dass das Leitbild als abstraktes Gefüge erscheine, das allzu losgelöst von konkreten Sachverhalten ausgearbeitet worden sei.</p>	<p>Gerade die jetzige Vernehmlassungsphase sollte dazu dienen, die lokalen Gegebenheiten und kommunalen Absichten besser einzubeziehen.</p>
	<p>c) Freiburg erwähnt das Beispiel „Klein-Schönberg“, um eine Koordination auf Ebene Agglomeration bei der Lösung interkommunaler Fragen (Finanzausgleich, Schulbesuch, Infrastrukturkosten, usw.) zu fordern.</p>	<p>Die konkreten Kompetenzen im Rahmen der Aufgabenteilung, welche die Agglomeration im Bereich der Raumplanung wahrnehmen wird, hängen weitgehend vom politischen Konsens ab, der zwischen den Gemeinden und der Agglomeration zum Tragen kommen muss.</p>
	<p>d) Die Stadt Freiburg fordert ein Hinterfragen der Ortsplanungen im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm. Die Agglomerationsplaner werden aufgefordert, eine mit den Ortsplanungen im Zusammenhang stehende und dynamische Koordinationsrolle wahrzunehmen.</p>	<p>a) Die von der Agglomeration wahrgenommene Koordination muss sich auf das Raumplanungskonzept abstützen; das Letztere wird mit dem regionalen Richtplan verwirklicht, der auf politischer Ebene durch die zuständigen Organe der Agglomeration angepasst werden muss.</p>

1.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden

- a) Der Kanton hebt die Wichtigkeit des durchgeführten Verfahrens bezüglich einer termingerechten Umsetzung des regionalen Richtplans hervor und unterstreicht die Vorteile, welche die Agglomerationsgemeinden auf regionaler Ebene aus dieser verbesserten Koordination ziehen werden. Er setzt den Akzent auch auf die Synergien, die sich daraus ergeben werden.
- Wird zur Kenntnis genommen.
-
- b) Der Kanton hebt die Wichtigkeit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms für die finanzielle Unterstützung hervor, welche der Bund für die Verkehrsinfrastrukturen vorsieht. Er unterstreicht ebenfalls, dass eine bessere Planung der Entwicklung des kantonalen Zentrums Auswirkungen auf das gesamte Kantonsgebiet haben wird.
- Wird zur Kenntnis genommen.
-

1.3 Stellungnahme des ARE

-
- | | |
|---|---|
| a) Der Umstand angeführt, dass der Planungsprozess politisch noch nicht konsolidiert sei. Der Akzent wird in diesem Prozess ebenfalls auf die zentrale Rolle der Gemeinden gesetzt sowie auf die Notwendigkeit, die Bevölkerung besser in dieses Verfahren einzubinden (Information und Mitsprache der Bevölkerung). | Nachdem der Bericht „Analysen, Leitbild, Konzept, Rahmenplan 2020“ den am Agglomerationsprogramm teilhabenden Gemeinden in der Vernehmlassung unterbreitet wurde, ist vorgesehen, ihre Teilnahme am Ausarbeitungsverfahren des regionalen Richtplans zu verstärken. In der gleichen Perspektive wird im Verlaufe des nächsten Jahres ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des regionalen Richtplans und der damit verbundenen Änderungen des kantonalen Richtplans durchgeführt. |
| b) Es wird daran erinnert, dass es in Hinsicht der Unterzeichnung einer Programmvereinbarung mit dem Bund obligatorisch ist, eine juristisch verantwortliche Körperschaft für das Agglomerationsprogramm, dessen Umsetzung sowie die Finanzierung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zu bestimmen oder zu gründen. | Die Gründung der Agglomeration im Sinne des AggG befindet sich gegenwärtig in der Ausarbeitungsphase. Die Abstimmung, welche als Ziel die Gründung der Agglomeration verfolgt, könnte im Verlaufe der Jahre 2006/2007 stattfinden. Im gegenwärtigen Zeitpunkt, hat die konstituierende Versammlung der Agglomeration Freiburg der CUTAF den Auftrag erteilt, das vorliegende Agglomerationsprojekt auszuarbeiten, welches somit auch den politischen Rückhalt der Delegierten beanspruchen kann. |
-

2. Generelle Aspekte
2.1 Stellungnahmen der Gemeinden

2.1.1 Leitbild	a) Mehrere Gemeinden unterstützen die Verwirklichung einer regionalen Planung und erachten, dass das ausgearbeitete Leitbild im Grunde genommen und trotz gewissen Einwänden akzeptabel ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
	b) Die Wichtigkeit der Beziehungen zwischen den Gemeinden und den angrenzenden Regionen der Agglomeration, wird besonders von den ausserhalb des äusseren Agglomerationsgürtels liegenden Gemeinden hervorgehoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
	c) Freiburg empfiehlt, hinsichtlich der vom Bund vorgelegten Termine, ein überstürztes Vorgehen zu vermeiden.	Es ist vorgesehen, die zweite Hälfte des Jahres 2006 insbesondere den Arbeiten für die Ausarbeitung des regionalen Richtplans und den Änderungen (= im Sinne einer Harmonisierung zwischen dem Agglomerationsprogramm und dem kantonalen Richtplan) des kantonalen Richtplans zu widmen. Anschliessend, werden beide Dokumente gemäss dem im Kanton Freiburg gültigen Verfahren in die öffentliche Vernehmlassung geschickt.
	d) In ähnlichem Zusammenhang schlägt Granges-Paccot bilaterale Diskussionen mit jeder einzelnen Gemeinde vor.	Die bilateralen Diskussionen mit den Gemeinden sind in der ersten Hälfte 2006 vorgesehen.
	e) Corminboeuf, Matran, Tifers und Villars-sur-Glâne verweisen auf ihre laufende Ortsplanung.	Wird zur Kenntnis genommen.
	f) In zwei Stellungnahmen wird die Ausrichtung des Konzeptes auf eine nach innen gerichtete Siedlungsentwicklung und eine Neugestaltung der brachliegenden Industriegebiete gefordert. Ausserdem, sei die Bevölkerungsentwicklung auf der Grundlage derartiger Verdichtungsszenarien aufzubauen.	Das vorgelegte Leitbild schlägt ausdrücklich eine Siedlungsentwicklung nach innen vor, wobei in erster Linie die Nutzung der brachliegenden Industriegebiete angestrebt wird. Wenn eine Verdichtung nachträglich möglich – und wünschbar – ist, kann sie in jedem Fall weder kurzfristig noch in einem Verhältnis umgesetzt werden, welches die vorliegenden Schlussfolgerungen bedeutsam verändern würden. Das Ausarbeiten von Entwicklungsszenarien hingegen, die eine rein theoretische Verdichtung anstreben, vermag nicht zu überzeugen.

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>g) Andere Stellungnahmen enthalten den Wunsch, die Entwicklung der Agglomeration im Sinne einer hochgradigen Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität zu orientieren.</p> <hr/> <p>h) Das ehrgeizige Ziel der Bevölkerungsentwicklung sei ohne eine gleichwertige wirtschaftliche Entwicklung nicht zu erreichen. Zudem wird der Akzent auf das Bestehen eines guten öffentlichen Verkehrsnetzes und geeignete Massnahmen im Strassenverkehr gesetzt, um eine noch bedeutungsvollere Entwicklung der Agglomeration zu erreichen. Schliesslich, seien gewisse Hypothesen im Bereich der Raumplanung und der Planung im Strassenverkehr, als Teil des Generellen Projekts der CUTAF, nochmals zu prüfen.</p>	<p>Der Erhalt der Lebensqualität der Region ist eines der Hauptziele des Leitbilds. Eine ergänzende Siedlungsentwicklung wird ebenfalls vorgeschlagen. Es besteht jedoch kein Widerspruch zwischen diesen beiden Absichten, wenn gleichwertige Qualitätsanforderungen für die bebauten wie auch die unbebauten Zonen verlangt werden.</p> <hr/> <p>Es ist richtig, dass das Ziel der Bevölkerungsentwicklung mit der allgemeinen harmonischen Entwicklung in Zusammenhang stehen muss. In diesem Sinne muss daran gearbeitet werden, um eine homogene Zusammensetzung der Bauzonen zu erreichen. Die Koordination zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung ist die zwingende Vorbedingung für eine ausgeglichene Entwicklung. (Siehe auch Kapitel 4.1.1, Buchstabe d).</p>
	<p>i) Tafers bezeichnet das Leitbild als zu einseitig, weil die Entwicklung hauptsächlich auf die Gebiete westlich der Saane konzentriert sei und die deutschsprachigen Gemeinden nur als „Grünreserven“ betrachtet würden. Grolley fühlt sich vom Leitbild ebenfalls ein wenig übergangen.</p>	<p>Eine der Grundlagen des Leitbilds ist die Gestaltung und der Erhalt funktioneller Siedlungseinheiten wie die verschiedenen Ortschaften. Das Recht auf eine „natürliche“ Entwicklung wird somit jeder einzelnen unter ihnen ausdrücklich zuerkannt (siehe Leitbild, Kapitel 3.4, Zentren und Teilgebiete). Allerdings überlagert die Konzentration der Entwicklungsstandorte diese Zielsetzung. Durch ihre echten Qualitäten eignen sich gewisse Standorte besser als andere, was zu „Ungleichheiten“ führt. Man darf aber trotzdem daran erinnern, dass das Leitbild für Düringen und Grolley eine Entwicklung der Arbeitszonen und für Tafers eine Entwicklung der Wohngebiete vorsieht.</p>
<p>2.1.2 Planungsgrundsätze</p>	<p>a) Düringen ist der Ansicht, dass das Leitbild auch die Naturgefahren berücksichtigen sollte.</p> <hr/> <p>b) Marly lässt der Landwirtschaft eine hohe Bedeutung zu kommen und bedauert, dass dieser Bereich im Leitbild nicht behandelt worden sei.</p>	<p>Der Kanton erarbeitet gegenwärtig eine Karte über die Naturgefahren. Weitere Arbeiten dazu auf Stufe Agglomeration erübrigen sich. Für den regionalen Richtplan reicht es aus, an gegebener Stelle auf die kantonalen Daten hinzuweisen.</p> <hr/> <p>Die Landwirtschaft ist ein wichtiger Sektor der Siedlungsentwicklung. Aus diesem Grunde enthält das Leitbild die grossräumigen Landwirtschaftsflächen, deren natürliche Grenzen berücksichtigt wurden. Man muss allerdings feststellen, dass die schon bebauten Gebiete in unmittelbarer Nähe der Landwirtschaftsflächen für die Landwirtschaft langfristig kein Interesse darstellen, womit sie für die Siedlungsentwicklung wie geschaffen erscheinen. Schliesslich ist anzuführen, dass das Agglomerationsprogramm hauptsächlich die Aufgabe verfolgt, die Siedlungsentwicklung und den Verkehr zu harmonisieren. Ein eigens für die Landwirtschaft entworfenes Leitbild ist in diesem Rahmen nicht vorgesehen.</p>

2.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden

**2.2.1
Planungsgrundsätze**

<p>a) Das Agglomerationsprogramm wird zu bezeichnen haben, welche Aspekte die Gemeinden bei ihrer Ortsplanung zu berücksichtigen haben.</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm, bzw. der zukünftige regionale Richtplan, wird eine Definition der Massnahmen von regionalem Interesse aufführen und die Kompetenzen festlegen, welche durch die Gemeinden und die Agglomeration im Bereich der Raumplanung auszuüben sind.</p>
<p>b) Die für die Behörden verbindlichen Teile müssen im Schlussbericht deutlich unterschieden werden.</p>	
<p>c) Es wäre angebracht, die Gemeinden zu einer aktiven Grundstückpolitik in den strategisch festgelegten und vom Agglomerationsprogramm bestimmten Gebieten aufzufordern.</p>	<p>Bei der Fortführung der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm, müssen Massnahmen bezüglich der Verfügbarkeit und der Erschliessung der Bauzonen beispielsweise durch Vereinbarungen zu prüfen sein.</p>
<p>d) Das Agglomerationsprogramm sollte in erster Linie Bestimmungen vorsehen, um die Industrie- und Dienstleistungsaktivitäten zu fördern. Die Mittel für die Erhöhung der Attraktivität der Arbeitszonen seien ebenfalls zu bestimmen.</p>	<p>Die Gestaltung attraktiver Arbeitszonen entspricht der zentralen Forderung des Agglomerationsprogramms. Die Priorität bei der Fortsetzung der Arbeiten gilt der Förderung der sensiblen Standorte im Dienstleistungssektor. In diesem Sinne wird den Entwicklungsstandorten mit gemischter Nutzung (insbesondere „Pérolles“ und „Les Daillettes“) eine besondere Aufmerksamkeit zukommen, sowie in einem breiteren Rahmen auch den übrigen Arbeitszonen, die eine gute Verbindung zum Stadtzentrum aufweisen (z. B. „St-Léonard/Plateau d’Agy“).</p>
<p>e) Das Agglomerationsprogramm sollte ebenfalls die Angaben bezüglich folgender Bereiche berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die errichteten und im ISOS aufgeführten Standorte sowie entsprechenden Perimeter; – die Gesamtheit der Biotope von nationaler Bedeutung; – die gesamte Problematik der Gewässer, unter Berücksichtigung der unterirdisch verlegten Wasserläufe; – die Planung der Forstwirtschaft; – die Verwirklichung des geplanten nationalen Schwimmsportzentrums. 	<p>Bei der Fortsetzung der Arbeiten wird diesen Anforderungen Rechnung getragen, entweder direkt im regionalen Richtplan oder indirekt durch Verweise auf den kantonalen Richtplan.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	f) Das Agglomerationsprogramm sollte ebenfalls der Problematik der öffentlichen Gebiete, der Aufwertung der Quartiere und der Harmonisierung ihrer Funktionen Rechnung tragen.	Die erläuterten Handlungsfelder wurden im Rahmen der Arbeiten bezüglich des Leitbilds thematisiert und müssen nun zu konkreten Planungsmassnahmen führen.
	g) Wenn das Prinzip eines Baustopps für die Errichtung neuer Einkaufszentren festgehalten werden soll, dann müssen die Umsetzungsmassnahmen auch entsprechend präzisiert werden.	Die Prüfung der möglichen Massnahmen zur Steuerung der Ansiedlung neuer Einkaufszentren muss in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Behörden erfolgen. Aus Effizienzgründen, wird der Kanton zwingende Massnahmen zugunsten der Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters ergreifen müssen.
	h) Es gilt auch abzuklären, ob die Problematik der Energieversorgung nicht auch im Rahmen des Projekts geprüft werden sollte.	Die Behandlung der genannten Problematik ist im gegenwärtigen Auftrag, welcher den Auftragnehmer der CUTAF und somit auch der konstituierenden Versammlung gegenüber verpflichtet, nicht vorgesehen.

2.3 Stellungnahme des ARE

2.3.1 Planungsgrundsätze

a) Erneute Prüfung des Generellen Projekts der CUTAF im Rahmen der gewünschten Siedlungsentwicklung. Die Analysen sind auf Ebene der verschiedenen Agglomerationssektoren zu verfeinern. Die Qualität der ÖV-Verbindungen sollten in Bezug auf die Wohngebiete und der grossen Verkehrserzeuger optimiert werden.	Die Ausarbeitung des Siedlungskonzepts beruht insbesondere auf den Grundlagen und Zielsetzungen des regionalen Verkehrsplans der CUTAF. Diese Entwicklungsentwürfe, die zudem mit der vorliegenden Vernehmlassung konsolidiert werden, sind bei der Fortsetzung der Arbeiten mit der Verkehrsplanung zu harmonisieren.
b) Hervorheben und Prüfen der erkennbaren Verbindungen zwischen Raumentwicklung und Verkehrsmassnahmen (Koordination der Siedlungsentwicklungs-/Verkehrsmassnahmen).	Siehe die Bemerkungen unter Buchstabe a).

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>c) Präzisieren der Massnahmen für die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festlegen von Prioritätsstufen für die Raumplanungsmassnahmen; die Prioritätsreihenfolge sollte mit derjenigen der Verkehrsmassnahmen abgestimmt sein; - die Aufgabenverteilung für jede einzelne Massnahme, den Terminkalender und die notwendigen Mittel festlegen; - nicht nur die prioritären Standorte berücksichtigen, sondern auch die übrigen Agglomerationssektoren, insbesondere durch Vornahme einer Opportunitätsprüfung, um überdimensionierte oder schlecht situierte Zonen zu deklassieren; - Ergreifen von Anreizmassnahmen, um eine Bevölkerungsverdichtung und städtebauliche Erneuerung zu bewirken; - Ergreifen von Massnahmen zum Schutz oder zur Aufwertung der Grünzonen. 	<p>Die vorgesehene Integration des Gestaltungskonzepts in den regionalen Richtplan wird zur Festlegung der Prioritäten, zur Kompetenzverteilung zwischen den Gemeinden und der Agglomeration sowie zur Bestimmung der einzusetzenden Mittel führen.</p> <hr/> <p>Das Leitbild schlägt vor, die zukünftige Siedlungsentwicklung verstärkt auf die gut erschlossenen Standorte der Agglomeration zu konzentrieren. Dies bedingt ein zusätzliches Bedürfnis an Grundflächen, für welche die schon in Kraft gesetzten Bauzonen nicht ausreichen. Das Siedlungskonzept sieht keine Deklassierung von Bauzonen vor. In gewissen Fällen sind Anpassungen der Nutzungsart gemäss den standortseigenen Qualitäten zu diskutieren. Bei der Fortsetzung der Arbeiten werden die Nutzungskonflikte mit Rücksicht auf die Ergebnisse dieser Vernehmlassung behandelt. Dieselbe Bemerkung gilt auch für die Zielsetzung der Verdichtung, der Aufwertung und der Planung der Grünzonen.</p>
	<p>d) Eine Koordination mit den vom kantonalen Richtplan vorgegebenen Massnahmen, insbesondere bezüglich der Entwicklung der Regionen ausserhalb der Agglomeration.</p>	<p>Der kantonale Richtplan wird sich mit der Koordination für die angrenzenden Regionen befassen.</p>
	<p>e) Die Beurteilung der Auswirkungen und der Kosten sowie ein Programm für die Umsetzung festlegen.</p>	<p>Dies erfolgt im Rahmen der Ausarbeitung des Richtplans.</p>
	<p>f) Die allgemeine Entwicklungsorientierung der Agglomeration Freiburg im kantonalen Richtplan aufnehmen lassen.</p>	<p>Die Koordination zwischen dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen ist vorgesehen.</p>
	<p>g) Sicherstellen der innerhalb und ausserhalb der Agglomeration verfolgten Ziele, insbesondere durch Prüfung der nachfolgenden Punkte:</p>	

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen, um eine Zerstreuung der Siedlungsentwicklung zu verhindern; 	<p>Das Siedlungskonzept konzentriert die Entwicklung auf die zentralen Standorte der Agglomeration. Der kantonale Richtplan muss seinerseits Massnahmen enthalten, um eine zerstreute Siedlungsentwicklung zu verhindern. Der Plan sieht schon Massnahmen in dieser Richtung vor. Die Frage zu klären, ob sie ausreichend sind, wird Gegenstand einer Studie im Rahmen der Koordination mit dem regionalen Richtplan sein.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen, für die Verdichtung und Aufwertung der bebauten Gebiete, insbesondere der vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Zonen; - Massnahmen, die eine zweckmässige Bestimmung der grossen Verkehrserzeuger sicherstellen; - Massnahmen, die den Natur- und Landschaftsschutz sowie den Schutz bedeutender Grünzonen in überbauten Gebieten gewährleisten; - das Erstellen einer Prioritätseinstufung bezüglich der Nutzung, des Unterhalts und der Erweiterung der wichtigsten Verkehrsnetze (Strasse, Bahn, Fuss- und Veloverkehr oder gemischter Verkehr); - Massnahmen, welche die Siedlungsentwicklung und den Verkehr mit den Erfordernissen des Umweltschutzes in Übereinstimmung bringen. 	<p>Die Verwirklichung der Massnahmen erfolgt im Verlaufe der Ausarbeitung des Richtplans. Der kantonale Richtplan enthält schon Massnahmen, die den Empfehlungen des ARE entsprechen.</p> <p>Was den Umweltschutz angeht, wird auf den Massnahmenplan für den Luftschutz verwiesen, der gegenwärtig von der zuständigen Direktion überprüft wird.</p>

3. Raumplanung

3.1 Stellungnahmen der Gemeinden

3.1.1

Siedlungsentwicklung

- | | |
|--|--|
| a) Corminboeuf stellt fest, dass der Gemeinde ein nur ungenügendes Wachstumspotential zuwiesen wurde. Zudem, sei das fragliche Gebiet „Les Avudrans“ dazu ungeeignet. Die Vorschläge des Leitbildes würden die eigenen Entwicklungsanstrengungen der Gemeinde zunichte machen. | Das Gebiet „Les Avudrans“ wurde einerseits einbezogen, weil dort schon Siedlungsfragmente vorhanden sind und andererseits, wegen der Verbindung zum Entwicklungsstandort „Toutvent“ in Givisiez (siehe Kapitel 3.1.4, Buchstabe a). Wenn der Standort „Touvent“ allerdings infolge der ablehnenden Stellungnahme der Gemeinde Givisiez in der Landwirtschaftszone bleiben sollte, dann würde auch die Argumentation zugunsten des Standorts „Les Avudrans“ entsprechend entwertet.

Die allgemein kritische Haltung der Gemeinde Corminboeuf dem Leitbild gegenüber kann nicht erläutert werden, ohne vorher eingehend mit den Verantwortlichen der Gemeinde zu diskutieren. |
| b) Düdingen verweist auf den Zusammenhang der vorgeschlagenen Siedlungsentwicklung mit der Realisierung der Umfahrungstrasse. Im Bereich der westlichen Wohngebiete seien zudem noch Grundsatzzfragen zu klären. Je nach Resultat, wird deren Integration in den Rahmenplan 2020 erwartet. | Die von der Gemeinde Düdingen festgelegten Entwicklungsgebiete hängen effektiv weitgehend von der Umfahrungstrasse ab. Weiter muss die Anbindung der Entwicklungszonen an das öffentliche Verkehrsnetz in die zukünftigen Überlegungen einbezogen werden. |
| c) Marly unterbreitet die Idee, das Winkler-Areal als Mischnutzungszone einzustufen. | Der Vorschlag entspricht dem Sinne des Leitbilds und muss in einer geeigneten Form berücksichtigt werden. Aufgrund der Dimensionen dieser Fläche, stellt dieses Gebiet allerdings kein wichtiger Entwicklungsstandort dar. |
| d) Matran bezweifelt die Zweckmässigkeit einer Wohnzone im Gebiet „La Tire“. Eine Mischnutzung schein eher in Betracht zu fallen. | In seinem westlichen Teil, ist dieses Gebiet effektiv in einem gewissen Ausmass den Immissionen des Strassenverkehrs ausgesetzt. Das Schaffen einer Mischnutzungszone muss wegen der Topographie allerdings zuerst eingehend geprüft werden. Dieser Punkt des Rahmenplans muss in jedem Fall mit der Gemeinde analysiert und diskutiert werden. |
| e) Tafers setzt sich für die Entwicklung eines Wohngebiets mit niedriger Wohndichte ein. Der im Rahmenplan 2020 vorgesehene Spielraum sei aber ungenügend. | Die Festlegung von Bauzonen niederer Dichte steht grundsätzlich im Widerspruch mit der Verdichtungsstrategie, die das Leitbild verfolgt. Allerdings verlangt eine harmonische Entwicklung der einzelnen Siedlungseinheiten manchmal eine ergänzende Bauzone niederer Dichte. Es geht hier um die Frage des Ausmasses und der Beurteilung der gesamten Siedlungsentwicklung (die Anhäufung solcher Bauzonen mit niederer Dichte, könnte die Entwicklung der starken Standorte gefährden). |

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	f) Bezüglich der Aufteilung der Entwicklungssektoren, ist Tafers der Ansicht, dass die Gemeinden Granges-Paccot, Givisiez, Villars-sur-Glâne und Marly als eine einzige Einheit zu betrachten seien.	Die Einteilung in verschiedene Teilgebiete stellt keine Vorbedingung für die Zuteilung der „Entwicklungskontingente“ dar. Die Unterteilung dieser Sektoren beruht hauptsächlich auf raumplanerischen und funktionsbezogenen Kriterien. Nach Auffassung der Technischen Gruppe, rechtfertigt sich diese Aufteilung. In diesem Sinne drängt sich keine Änderung auf.
	g) Villars-sur-Glâne bestreitet die Zuteilung der Gemeinde zum Gebiet „Freiburg-West“. Diese Zone sei zu gross und Villars-sur-Glâne sei als eigene Einheit zu betrachten.	Die Abgrenzung des Teilgebiets „Freiburg-West“ erfolgte nach schon bereits erwähnten Kriterien. Dies soll aber nicht bedeuten, dass das Gebiet dann auch einheitlich behandelt wird. Die örtlichen Eigenschaften müssen ebenfalls in einer entsprechenden Form behandelt und ausserdem für einen so weitläufigen Sektor angepasst werden können.
3.1.2 Arbeitszonen	a) Grolley unterstreicht die Wichtigkeit seiner gut erschlossenen Industriezone. Die Gemeinde legt grossen Wert auf die Ansiedlung immissionsarmer Betriebe.	Die vorhandene Bahnlinie und das Entwicklungspotential, welches sich daraus ergeben könnte, prädestiniert die Arbeitszone der Gemeinde Grolley als Entwicklungsschwerpunkt. Dieser sollte aber nur verwirklicht werden, insofern die Entwicklung in erster Linie auf den Bahnverkehr ausgerichtet wird.
	b) Tafers fördert die Entwicklung im Bereich der Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen.	Insofern sich die Entwicklungsziele der Gemeinde Tafers auf diese lokalen Bereiche beziehen, stehen sie nicht im Widerspruch mit dem Leitbild. Das Schaffen eines wichtigen Entwicklungsschwerpunkts jedoch, der zu einer Verdichtung führen würde, liegt nicht im Interesse der Agglomerationsentwicklung.
	c) Belfaux wünscht, zusätzlich zur Entwicklung der Wohngebiete, auch eine Entwicklung der Gewerbe- und Detailhandelszone.	Eine massvolle Entwicklung von Gewerbe und Handel als Ergänzung zur Wohnfunktion entspricht dem Zielrahmen des Leitbilds.
3.1.3 Natur, Landschaft, Landwirtschaft	a) Givisiez wirft dem Leitbild vor, es missachte Natur und Landschaft mit dem Vorschlag für das Gebiet „Toutvent“. Weiter besteht die Gemeinde auf dem Ausbau der Autobahn (Überdeckung der Autostrasse, Lärmschutz).	Die Wahl des Sektors „Touvent“ als Entwicklungsschwerpunkt berücksichtigt auch die landschaftlichen Kriterien. Die Siedlungsentwicklung muss erfolgen, indem die landschaftlichen Anforderungen zwingend beachtet werden. Die städtebauliche und landschaftliche Integration der Autobahn unterliegt derselben Problematik. Die Fortsetzung der Arbeiten wird zeigen, inwiefern die Absichten der Gemeinde verwirklicht werden können (vgl. Kap. 4.1.1, Buchstabe e).
	b) Tafers stellt den Verlust an wertvollen Landschaftsräumen in der Agglomeration fest. Ein Erhalt derselben sei deshalb für das gesamte Agglomerationsgebiet, insbesondere auch im Kerngebiet erforderlich.	Wie bereits erwähnt, stellt die Koexistenz von Siedlung und Landschaft einen der Kerngedanken des Leitbilds dar. Dies soll jedoch nicht bedeuten, dass man in geeigneten Situationen auf eine Überbauung verzichten muss. Solche städtebauliche Umgestaltungen müssen aber mit Rücksicht auf die landschaftlichen Qualitäten erfolgen.

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	c) Villars-sur-Glâne fordert die Vertiefung und Vervollständigung des Leitbildes in Bezug auf die Landschaft. Die wichtigen Interessengebiete seien zu bestimmen und zu qualifizieren. Ihre Übernahme in eine regionale Trägerschaft für die Gestaltung und den Unterhalt wird als notwendig erachtet.	Die Verwirklichung des Landschaftskonzepts wird Bestandteil der nächsten Arbeitsschritte sein. Sie werden die Lage und Planungsgrundlagen der Grünzonen genauer bestimmen. Gleichzeitig wird es darum gehen, wie auch für die übrigen Bereiche, zwischen Zonen mit regionalem und lokalem Interesse zu unterscheiden.
	d) Belfaux verweist auf die Schutzzone im „La Sonnaz“-Tal.	Das „La Sonnaz“-Tal stellt ein Landschaftsgebiet von höchster Bedeutung auf regionaler Ebene dar und ist demzufolge auch im Rahmenplan 2020 verzeichnet.
3.1.4 Entwicklungsschwerpunkte	a) Givisiez lehnt die Schaffung eines Entwicklungsschwerpunkts für Wohngebiete in der Region „Toutvent“ ab. Dies gelte auch für den Zeitraum nach 2020.	Die Untersuchungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms haben gezeigt, dass der Sektor «Toutvent» ein potenzielles Entwicklungsgebiet darstellt. Diese Feststellung ergibt aber keine definitiven Hinweise über die Prioritätsstufe dieses Vorschlags und den Zeitrahmen, in dem er verwirklicht werden könnte. Die Einschätzung der gesamten Flächenkapazität der Agglomeration zeigt, dass die Entwicklungsreserven bei weitem die Bedürfnisse der Agglomeration überschreiten, wodurch noch eine erhebliche Handlungsfreiheit besteht. Die Absichten der betroffenen Gemeinden – in diesem Fall die ablehnende Haltung einer Gemeinde – spielen für die Wahl der Standorte und die Prioritäten, die noch festzulegen sind, eine entscheidende Rolle.
	b) Granges Paccot fordert für die vorgeschlagenen Entwicklungsgebiete „Torry“ und „Champ des Alouettes“, dass ihre Bedeutung als „grüne Lungen“ bei Fortsetzung der Studien unbedingt einbezogen werden. Für das gesamte „Plateau d’Agy“ verlangt die Gemeinde eine stärkere Mischnutzung und schlägt vor, die angrenzenden Gebiete längs der Autobahn in Bauzonen umzuwandeln.	Für die Gebiete „Torry“ und „Champ des Alouettes“, sind die städtebaulichen und landschaftlichen Qualifikationen wie für die übrigen Entwicklungspotentiale zu berücksichtigen. Ohne der Detailplanung vorzugreifen, weisen die Hügelkuppe des „Torry“ und der Sektor des „Champ des Alouettes“ unbestreitbare landwirtschaftliche Qualitäten auf, die es zwingend zu respektieren gilt. Die Vorschläge der Gemeinde bezüglich des „Plateau d’Agy“ müssen im Verlaufe der weiteren Arbeiten noch diskutiert werden.

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>Marly ist mit dem Vorschlag für den Sektor „Pré aux Moines“ nicht einverstanden. Ein Sport- und Erholungsgebiet bestehe schon oberhalb der Strassenbrücke. Unter Vorbehalt der Verwirklichung der Strassenverbindung Marly-Matran, fordert die Gemeinde für dieses Gebiet eine Nutzung für Gewerbe und Kleinindustrie.</p>	<p>Die Ablehnung der Gemeinde in Bezug auf das Gebiet „Pré aux Moines“ ist mit Blick auf die gegenwärtige Zoneneinteilung verständlich. Für diesen Standort strebt die Zielsetzung des Agglomerationsprogramms eine noch besser geeignete Nutzung als eine Industriezone an. Eine Nutzung als Sport- und Erholungsgebiet stellt sicher eine interessante Alternative dar, aber eine Nutzung als Wohn- und Mischzone könnte ebenfalls in Erwägung gezogen werden. Es gilt in jedem Falle zu beachten, dass der Erholungsbereich – auch in Form von kommerziellen Einrichtungen – in absehbarer Zeit an Bedeutung zunehmen wird. Wenn heute eine Vereinbarung getroffen werden kann, damit vor dem Bau der Strassenverbindung Marly-Matran keine Entwicklung stattfindet, könnte das Agglomerationsprogramm ebenfalls eine neutrale Nutzung für diesen Sektor vorsehen. Wichtig ist aber, dass die industriellen Aktivitäten, mit dem Risiko alle anderen Nutzungsmöglichkeiten zu verhindern, nicht als alleinmögliche Nutzung festgelegt werden.</p>
	<p>d) Matran lehnt den Nutzungsvorschlag für Arbeitsnutzungen im Gebiet „Grand Fin“ ab. Seine strategische Bedeutung wird jedoch bestätigt. Eine über das Jahr 2020 hinausgehende Entwicklung wird ausdrücklich als realisierbar bezeichnet, jedoch nur als Arbeitsstandort. In diesem Zusammenhang werden die Überlegungen zum Flächenbedarf der Arbeitszonen angezweifelt. Die Gemeinde wünscht weiter auf die schweren Folgen hinzuweisen, die eine solche Nutzung für den Verkehr bedeuten würde.</p>	<p>Die Bemerkungen der Gemeinde sind begrifflich. Die Nutzung dieses Sektors als Arbeitszone schliesst eine Entwicklung, die auf die Gestaltung hoch qualifizierter Arbeitsplätze ausgerichtet ist, nicht aus. Die charakteristischen Landschaftszüge dieser Region legen ebenfalls eine gemässigte Siedlungsentwicklung nahe. Aufgrund des festgestellten Handlungsspielraums, steht die Nutzung als Landwirtschaftszone in einer ersten Phase grundsätzlich nicht im Widerspruch zur Entwicklungszielsetzung der Agglomeration. Die Priorität, die diesem Gebiet zugesprochen werden soll, muss im weiteren allgemeinen Rahmen diskutiert werden. Die Entwicklung des Gebiets „Grand Fin“ (je nach Priorität) würde effektiv eine kurz gefasste Zweckmässigkeitsprüfung verdienen. Dies würde es gestatten, die ins Auge zu fassende Handlungsweise im Bereich der Verkehrsnetzplanung klar zu bestimmen (bezüglich Landreserven).</p>
	<p>e) Tafers spricht sich gegen eine Konzentration der Entwicklungsschwerpunkte auf Gebiete aus, die über eine gute Infrastruktur verfügen und ist der Meinung, dass eine Erweiterung dieser Standorte weiterhin möglich sein sollte. Die Gemeinde verlangt weiter, dass die immer stärkere Konzentration der Einkaufszentren westlich der Saane zu unterbinden sei.</p>	<p>Die Verbindung der Infrastrukturen mit den Leitsätzen der Siedlungsentwicklung wird nicht in Frage gestellt. Der Verzicht auf die Ansiedlung neuer Einkaufszentren ist ein Ziel im Interesse der gesamten Agglomeration. Dies bezieht sich insbesondere auf grosse Einkaufszentren, die ausserhalb der Siedlungsstrukturen errichtet werden. Im Gegensatz dazu, spricht nichts gegen eine Integration von Geschäftsflächen, die mit den betroffenen Siedlungsstrukturen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.</p>
	<p>f) Villars-sur-Glâne wünscht eine bessere Darstellung der Entwicklungsschwerpunkte, über ihre Verfügbarkeit und ihr Potential.</p>	<p>Die Bestimmung der Entwicklungsschwerpunkte ist Teil der nächsten Arbeitsphase.</p>

3.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden

Keine Bemerkungen.

3.3 Stellungnahme des ARE

Keine Bemerkungen.

4. Verkehr

4.1 Stellungnahmen der Gemeinden

4.1.1

Verkehr allgemein und MIV

a) Corminboeuf verweist darauf, dass sich das Leitbild auf das „Generelle Projekt“, der CUTAF abstütze und das Letztere in keiner Hinsicht in Frage stelle. Insbesondere wird die Standortfrage der P+R Anlagen angesprochen, welche zentral angeordnet seien und somit die Problematik des Durchgangsverkehrs in den äusseren Agglomerationsgemeinden nicht zu lösen vermögen.

Das Generelle Projekt der CUTAF stellt ein Verkehrsplanungsinstrument im Rahmen der Agglomeration Freiburg dar, welches insgesamt etwa 120 Massnahmen für den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder den Fussgänger- und Veloverkehr vorsieht. Es beruht auf dem regionalen Verkehrsplan der CUTAF, der am 5. Januar 1999 vom Staatsrat verabschiedet wurde. Das Generelle Projekt wurde im Februar 2003 vom Vorstand der CUTAF in Kraft gesetzt und diente in den letzten drei Jahren als Referenzgrundlage für Verwirklichungen innerhalb des Gemeindeverbands und die Verkehrsplanung. Aus diesem Grund ist das Generelle Projekt der CUTAF als Grundsatzdokument nicht starr auszulegen, sondern vielmehr als entwicklungs-fähige Planungsgrundlage zu betrachten, die den erkennbaren sozioökonomischen Entwicklungen in der Agglomeration, der Projektentwicklung im Siedlungsbereich (laufende, aufgegebene Projekte...) und den übrigen Zufälligkeiten Rechnung trägt. Im Gegensatz dazu ist aber wichtig, dass die verfolgten Grundziele und die allgemeinen Grundlagen der multimodalen Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Freiburg weiterverfolgt werden.

Die Ansiedlungspolitik für P+R Parkhäuser trägt den Eigenschaften der Agglomeration Freiburg Rechnung. Die Aufwertung von P+R Parkeinrichtungen in der Nähe der städtischen TPF-Buslinien ist kurzfristig zu privilegieren, denn ein solches Vorgehen würde die aufzubringenden Investitionen hinsichtlich der erwarteten Benutzung optimieren. Es geht auch darum, ihre Ansiedlung vor den Stadttoren Freiburgs mit dem Automobilverkehrsstrom in Richtung Stadtzentrum in Übereinstimmung zu bringen (mit dem höchsten Potential für den modalen Transfer).

Im Rahmen des Generellen Projekts der CUTAF, wurden auch verschiedene P+R Standorte in unmittelbarer Nähe der SBB/TPF-Bahnhaltstellen als mittel- bis langfristige Projekte eingestuft.

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>b) Grolley schlägt eine Erweiterung der CUTAF-Aktivitäten vor, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wohnqualität besser Rechnung zu tragen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>c) Tifers möchte den Bau der drei grossen Strassenprojekte beschleunigen.</p>	<p>Das Generelle Projekt der CUTAF und der kantonale Verkehrsplan haben die Tragweite aufgezeigt, die mit dem Bau der drei grossen Strasseninfrastrukturen der Agglomeration Freiburg, wie der Poyabrücke, der Umfahrung von Düdingen und der Verbindung Marly-Matran, verbunden sind. Diese Massnahmen werden es nicht nur erlauben, die Lebensqualität und die Umweltbedingungen der durch den Strassenverkehr stark in Mitleidenschaft gezogenen Gebiete zu verbessern, sondern auch wieder neue Freiräume für den Gemeinschafts-, Fussgänger- und Veloverkehr in den heute sehr problematischen Sektoren zu schaffen (Burgquartier, Stadtzentrum, Ortsdurchfahrten Düdingen und Marly). Die vorrangige Verwirklichung der drei wichtigen Strassenprojekte wird von den politischen und technischen Behörden des Kantons bestätigt; diese Vorrangigkeit wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms sogar noch gefestigt.</p>
	<p>d) Villars-sur-Glâne verweist auf die Notwendigkeit, das « Generelle Projekt » bezüglich Entwicklungsschwerpunkte abzuändern (ähnlich formulierte Bemerkungen auch von Freiburg und Granges-Paccot). Umgekehrt sei die Entwicklung mit der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen zu koordinieren. Es sei nicht annehmbar, dass man sich darauf beschränke, die Verwirklichung wichtiger und unerlässlicher Projekte auf die Zeit nach 2010 hinauszuschieben.</p>	<p>Siehe auch den Kommentar unter Buchstabe a) des vorliegenden Kapitels. Es sei daran erinnert, dass das Agglomerationsprogramm die Zielsetzung verfolgt, die geplante Siedlungsentwicklung so intensiv wie möglich mit der Verkehrsinfrastrukturplanung, unter ständiger Beachtung der raumplanerischen Zusammenhänge und der Umweltschutznormen (Lärm- und Luftschutz), zu koordinieren. Es geht ebenfalls darum, die Glaubwürdigkeit der gesamten Agglomerationsunterlagen zu garantieren, falls ein als vorrangig eingeordnetes Siedlungsprojekt aufgegeben oder eine Verspätung bei der Verwirklichung strukturprägender Verkehrseinrichtungen hingenommen werden muss.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>e) Givisiez wünscht, dass Massnahmen getroffen werden, um das Gesetz im Bereich der Umweltbelastung einzuhalten (Überbauung der Autostrasse, ...). Belfaux hinterlegt eine ähnliche Anfrage für die bebauten Gebiete entlang des kantonalen Strassennetzes.</p>	<p>Zur Konformitätsüberprüfung mit der Lärmschutzverordnung (LSV), wurde das Programm zur Teilsanierung der A 12 in der Region Chamblieux im November 2004 von der Raumplanungs-, Umwelt und Baudirektion des Kantons Freiburg (RUBD) an das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) überwiesen.</p> <p>Das BUWAL hat seine Stellungnahme im vergangenen Sommer abgegeben. In der Letzteren hebt das BUWAL in Koordination mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) hervor, dass die vorgelegten Unterlagen, mit Rücksicht auf des Gleichbehandlungsprinzips für alle Sanierungsbegehren in der Schweiz, in beiden Bundesämtern mehrere Grundsatzfragen in Bezug auf die Lärmschutzbauwerke aufgeworfen haben. Aufgrund des vom Kanton Freiburg ausgearbeiteten Teilsanierungsprogramms sind die beiden Bundesämter der Ansicht, dass die Prüfung einer kostengünstigeren als der eingereichten Überdeckungsvariante der Autobahn angebracht sei. Demzufolge wurde das Autobahnamt (ABA) mit der Vervollständigung des Teilsanierungsprogramms bezüglich der Region „Chamblieux“ beauftragt, hauptsächlich aber mit der Vertiefungsstudie und Verhältnismässigkeitsprüfung der Autobahn-Überdeckungsvariante.</p> <p>Es war das Ziel des ABA, die verlangten Ergänzungen noch vor Ende Herbst 2005 den Bundesbehörden zuzustellen.</p> <p>Die betroffenen kantonalen Behörden (Tiefbauamt TBA und Amt für Umwelt AfU) werden die für den Lärmschutz in Frage kommenden Massnahmen längs der Autobahn prüfen, insbesondere auch die Ortsdurchfahrten. Diese Massnahmen können in gesetzgebender oder baulicher Form (z. B. Einführung einer lokalen Geschwindigkeitsbegrenzung) Gestalt annehmen (z. B. lärmdämpfender Belag, Lärmschutzwände oder -fassadenverkleidungen). Die ins Auge gefassten Massnahmen werden in Übereinstimmung mit der Umweltschutzgesetzgebung (LRV, LSV) nach technischen und finanziellen Kriterien beurteilt.</p>
	<p>f) Matran verlangt eine Ergänzungsstudie für das Strassennetz, unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungen (Grand Fin und die Achse Freiburg-Romont ganz allgemein).</p>	<p>Aufgrund des Potentials der festgelegten Entwicklungszonen, wird das Agglomerationsprogramm die Auswirkungen im Bereich der Verkehrserzeugung und die Umsetzung konkreter Massnahmen für die Begleitung dieser Entwicklungen prüfen. Diese Massnahmen unterschiedlicher Art beziehen sich auf die Neugestaltung der Zugangssysteme, der Ausbau der angrenzenden Kreuzungen, die Anpassung der bestehenden oder das Schaffen neuer Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr und die Entwicklung eines Netzes für den Fussgänger- und Veloverkehr. Ausserdem, wird die Parkproblematik dieser Entwicklungsprojekte aufmerksam zu prüfen sein, um das Ausmass und die Nutzung der Parkplätze in Übereinstimmung mit der Verkehrs- und Umweltzielsetzung so zu garantieren, wie sie in den Richtplänen vorgesehen werden.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>g) Fribourg betont, dass eine der Realität angemessene Parkpolitik für den gesamten Sektor festgelegt (und auch angewendet) werden muss.</p>	<p>Das Beherrschen der Parkproblematik ist eine wesentliche Aufgabe, um eine kohärente und rationale Verwendung der Personenwagen sowie die allgemeinen Grundlagen für eine dauerhafte Entwicklung zu garantieren. Obschon die Parkprobleme sehr stark vom örtlichen Kontext abhängen (dichte Zonen, Gebiete am Stadtrand), muss das Agglomerationsprogramm die Grundlagen für das Ausmass und die Nutzung der Parkplätze festlegen, sowohl im öffentlichen wie auch privaten Bereich. Es obliegt dann den Gemeinden und den kantonalen Behörden die Reglemente für diesen Bereich auszuarbeiten und in Kraft zu setzen, natürlich in voller Übereinstimmung mit den bestehenden gesetzlichen Grundlagen (Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz ARR PBG, VSS-Normen).</p> <p>Die allgemein berücksichtigten Parameter für die Nutzung der Parkplätze beziehen sich aus diesem Grund auf das Netzwerk der ÖV-Verbindungen, die üblichen Ergänzungsnutzungen sowie das Ausmass der Über- und Umweltbelastung des betroffenen Strassennetzes.</p> <p>Gemäss Auskunft des Bau- und Raumplanungsamts, arbeiten die kantonalen Behörden im Verlaufe der Ergänzung des Handbuchs für die Ortsplanung an diesem Aspekt.</p>
	<p>h) Belfaux bedauert, dass die starke Verkehrsbelastung der Gemeinde im Leitbild nicht thematisiert worden sei und besteht auf der Eintragung der Umfahrung der Gemeinde im regionalen Richtplan.</p>	<p>Das Projekt der Umfahrungstrasse von Belfaux ist Teil des Generellen Projekts der CUTAF (Massnahme J1), wird aber im Rahmen der Agglomeration nicht als vorrangig eingestuft. Diese Stellungnahme stimmt mit derjenigen der kantonalen Behörden überein, welche dem Bau der Poyabrücke, der Umfahrungstrasse Düdingen und der Verbindung Marly-Matran den Vorrang einräumen.</p>
<p>4.1.2 Öffentlicher Verkehr</p>	<p>a) Der Gemeinderat von Avry geht vom Prinzip aus, dass die Linienführung der künftigen SBB-Linie nicht mehr aktuell und deshalb zu streichen sei. Im Weiteren vertritt er die Ansicht, dass man aufgrund der Bahn- und Busverbindungen nicht von einer Behinderung sprechen könne.</p> <p>b) Grolley fordert eine 30-minütige Taktfrequenz für die Bahn- und Busverbindungen mit dem Stadtzentrum.</p>	<p>Die mit Rail 2000 vorgesehene SBB-Linienführung in Avry bleibt dem Fall einer Verbesserung der Linie Bern-Lausanne vorbehalten.</p> <p>Die Gemeinde Avry hat kürzlich eine Opportunitätsstudie für den Bau einer Bahnhaltestelle im Sektor Avry-Centre / Bourg durchgeführt. Entsprechend der in diesem Gebiet vorgesehenen Siedlungsentwicklung, muss die Machbarkeit einer solchen Einrichtung sichergestellt sein (Betrieb einer Bahnhaltestelle in mittel- oder langfristigem Zeitrahmen).</p> <p>Um dem Automobilverkehr gegenüber eine interessante Alternative anzubieten, ist es notwendig, dass der öffentliche Verkehr 30-minütige Taktfrequenzen für Bus- und Bahnlinien sowie in geschäftlicher Hinsicht attraktive Zeiten für den Benutzer anbietet. Die von der Gemeinde Grolley geforderten 30-minütigen Taktfrequenzen für die Bus- und Bahnlinien zum Stadtzentrum Freiburg entsprechen dieser Perspektive.</p> <p>Ganz allgemein ist an Werktagen, für eine verstärkte Nutzung der Strassen- und Bahnnetze des öffentlichen Verkehrs, tagsüber eine minimale Taktfrequenz für die Verbindungen zwischen Agglomerationsgemeinden und Stadtzentrum, sowie für die strukturprägenden und konzentrischen Verbindungen notwendig.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>c) Marly hält fest, dass das Leitbild die Strassenachse Bulle-Freiburg nicht erwähnt. Insbesondere zwischen der Pérollesbrücke und der Ingenieurschule sei eine Neugestaltung notwendig.</p>	<p>Die Verwirklichung der Strassenverbindung Marly-Matran wird es erlauben, zusätzlich zu weiteren im Generellen Projekt der CUTAF festgelegten Massnahmen, die gegenwärtigen Verkehrsprobleme bezüglich der Durchfahrt Marly und des „Plateau de Pérolles“ zu verringern.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung bestimmter Quartiere der Ortschaft Marly lassen sich dann ebenfalls mit der Verwirklichung dieser neuen Strasseninfrastruktur in Übereinstimmung bringen.</p>
	<p>d) Matran fordert unbedingt eine Verbesserung der Strassenverbindungen mit den Arbeitszonen. Dasselbe wird in Bezug auf die langfristige Entwicklung des Gebietes „Grand Fin“ gefordert.</p>	<p>Die gegenwärtigen Busverbindungen des TPF-Netzes mit der Gemeinde Matran (zusätzlich zur Bahnhofstestelle) privilegieren die Wohn- und Arbeitszonen im Zentrum des Dorfes.</p> <p>Die exzentrische Lage des Gebiets „Champ Fleuri“ und die vorherrschenden Bedingungen der Automobilzugänglichkeit erschweren die Umsetzung der attraktiven Erschliessung durch das TPF-Busnetz. Anstatt die gegenwärtig durch Matran führende Fahrstrecke zu verändern, wird es nachträglich darum gehen, die von anderen im Sektor verkehrenden Linienbussen angebotenen Möglichkeiten zu prüfen, um das Gebiet „Champ Fleuri“ zu erschliessen.</p>
	<p>e) Tafers wünscht für die Gebiete Marly und Schönberg eine neue Bus- oder Strassenbahnlinie prüfen lassen.</p>	<p>Die Vereinheitlichung der 7,5-minütigen Taktfrequenz im städtischen TPF-Netz und die Einführung des Prinzips des Zusammentreffens im Bahnhof Freiburg (im Rahmen der vorgegebenen Massnahmen des Generellen Projekts der CUTAF), erleichtern die diametralen Fahrbewegungen im Bereich der Agglomeration (z. B. zwischen Marly und Schönberg). Allerdings entspricht die Einführung eines „schweren“ Verkehrssystems wie eine Strassenbahn nicht der Angemessenheit des ortsbezogenen Umfelds der Agglomeration Freiburg (unverhältnismässige Investitions- und Betriebskosten im Vergleich zur erhofften Nachfrage).</p>
	<p>f) Villars-sur-Glâne erwartet konkrete Vorschläge zum Verkehr, insbesondere zum Ausbau des Strassennetzes. Ausserdem werden eine Machbarkeitsstudie bezüglich der Bahnlinie Grolley- Rosé und konkrete Vorschläge für Haltestellen vermisst.</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm hat das Entwicklungspotential des Bahnnetzes deutlich gemacht, vor allem mit der Ansiedlung neuer Haltestellen innerhalb der Agglomeration (St-Léonard, Orientierungsschule Avry, Agy, Givisiez/Verlegung). Die Machbarkeitsstudie für einen Pendelzug zwischen Rosé, Freiburg und Grolley, sollte mit Blick auf eine mittel- bis langfristige Inbetriebnahme durchgeführt werden (Bau einer zusätzlichen Geleiseführung...). Das festgelegte Grundprinzip beruht hauptsächlich auf einer mittelfristigen Aufwertung und Weiterentwicklung der bestehenden öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen.</p>
	<p>g) Die Gemeinde Belfaux verlangt, dass die auf ihrem Gebiet liegenden Bahnhöfe unbedingt aufrechterhalten bleiben.</p>	<p>Mit der Einführung des Fahrplans im Dezember 2004 wurden aus Betriebsgründen bestimmte Zugverbindungen zur Ortschaft Belfaux aufgehoben. Im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden, verfügt Belfaux mit seinen beiden Bahnhöfen allerdings noch über einen guten öffentlichen Verkehrsanschluss.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
4.1.3 Fussgänger und Velofahrer	a) Düdingen fordert vom Kanton die Schliessung der Lücken im Velowegnetz.	<p>Die Entwicklung der Infrastrukturen für den Fussgänger- und Veloverkehr ist Teil der Grundzielsetzung des Agglomerationsprogramms, insbesondere um die Fortführung der Fussgänger- und Velowegstrecken sowie optimale Sicherheitsbedingungen für ihre Benutzer sicherzustellen.</p> <p>Das Planungsverfahren bezieht sich sowohl auf die internen Bewegungen jeder einzelnen Mitgliedsgemeinde als auch auf den Pendel- und Freizeitverkehr zwischen zwei Gemeinden der Agglomeration. Aus topografischer Sicht sind solche Bewegungen mit direkten und günstigen Verbindungen ausserhalb der Hauptverkehrsachsen als vorrangig einzustufen.</p>
	b) Die Gemeinde Matran verweist darauf, dass die im Leitbild enthaltenen Fussgänger- und Veloverbindungen entlang der Hauptstrasse, ungeachtet der übrigen Massnahmen, für sie die wichtigsten seien und deshalb bis zum COOP-Kreisel verlängert werden sollten.	Siehe den Kommentar unter dem vorhergehenden Abschnitt.

4.2 Stellungnahmen der Kantonsbehörden

a) Das Autobahnamt (ABA) erinnert daran, dass die Verwirklichung des Teilanschlusses in Granges-Paccot nicht den Prioritäten des Bundes entspreche und das eine verstärkte Nutzung der Autobahn A12 zu einer starken Opposition der betroffenen Anliegergemeinden führen würde.	<p>Eine stärkere Nutzung der Autobahn A12 für die mit der Agglomeration verbundenen Verkehrsströme gehört zu den Leitprinzipien des Generellen Projekts der CUTAF. Die Autobahn A12 besitzt im Vergleich mit den meisten Teilstrecken des Hauptstrassennetzes eine relativ komfortable Kapazitätsreserve. Es gilt deshalb, diese Infrastruktur aufzuwerten (ohne den nationalen Verkehr zu beeinträchtigen), um einen Gewinn für alle existierenden Verkehrsarten auf den zu stark beanspruchten Achsen freizusetzen.</p> <p>In einer ersten Phase wird es hauptsächlich um die Umgestaltung der vier bestehenden Autobahnanschlüsse der Agglomeration gehen, welche ungünstige Sicht- und Sicherheitsverhältnisse sowie Verkehrsflussprobleme während den Stosszeiten aufweisen. Die Verwirklichung eines Teilanschlusses im Sektor Chamblioux / Granges-Paccot stellt eine Begleitmassnahme dar, die auf Ebene der Agglomeration eine strukturprägende Rolle einnimmt (Massnahme J14 des Generellen Projekts der CUTAF).</p>
b) Das Amt für Umwelt (AfU) fördert den Ausbau der Stromversorgung für den öffentlichen Verkehr, um die Lebensqualität zu erhalten und zu verbessern.	<p>Das verabschiedete Prinzip begründet eine Begünstigung der Stromversorgung der unvollendeten Teilstücke der Fahrleitungen, um so den Betrieb vollständiger Trolleybusstrecken auszunutzen.</p> <p>Es gilt allerdings anzufügen, dass die Stromversorgung der öffentlichen Verkehrsnetze hohe Investitionskosten zur Folge hat und die jüngsten technologischen Entwicklungen neues Rollmaterial zur Verfügung stellen, das dem Umweltschutz entgegenkommt, ohne solche zusätzlichen Einrichtungen notwendig zu machen.</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
-------	------------------------------------	-----------

	c) Das Amt für Verkehr und Energie (AVE) ruft in Erinnerung, dass der Kanton und die betroffenen Gemeinden darauf bedacht seien, den Verkehr der öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Stadt zu erleichtern, um attraktive Fahrzeiten sicherzustellen.	Wird zur Kenntnis genommen.
--	---	-----------------------------

4.3 Stellungnahme des ARE

4.3.1 Verkehr allgemein und MIV

a) Das ARE hebt hervor, dass die Verkehrsaspekte im Rahmen der CUTAF wohl behandelt worden seien, die Aspekte in Bezug auf die Raumplanung aber noch nicht die gleiche Konkretisierungsebene erreicht hätten.	Der vom ARE festgestellte Unterschied wird sich mit der Fortsetzung des Agglomerationsprogramms abbauen. Sobald die Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration „abgesegnet“ sind, wird sich die Übereinstimmung der Verkehrs- und Siedlungsorientierungen erhärten. Es gilt hervorzuheben, dass die ersten Analysen über die Einwicklungsfolgen der Siedlungsschwerpunkte schon durchgeführt wurden. Es wird vorgesehen, diese Analysen für die ausgewählten Standorte noch zu verfeinern, insbesondere auf Grundlage der multimodalen Eigenschaften der geplanten Verkehrsverbindungen und der vorhandenen Ergänzungsnutzungen (Arbeits-/Wohngebiete, Nutzung der Parkmöglichkeiten, ...). Diese Analyse wird aktiv und iterativ sein: Die vorgesehene Nutzungsart der einzelnen Entwicklungsschwerpunkte muss mit den Eigenschaften der umliegenden Verkehrsnetze vereinbar sein (bestehende und geplante Netze). Die höchstzulässige Verkehrserzeugung muss aufgrund der festgestellten Kapazitätsreserven, des Belastungsgrads des Strassennetzes und der messbaren Umweltbelastung beurteilt werden. Das Agglomerationsprogramm wird weiter in deutlicher Form aufzeigen, welche Verkehrsmassnahmen Gegenstand einer finanziellen Beteiligung des Bundes sein könnten, entweder aufgrund ihrer Rolle im Rahmen der Agglomeration und/oder ihres Aufwertungspotentials für alternative Verkehrsarten zum Automobilverkehr. Weiter ist festzuhalten, dass die Raumplanungsgrundlagen eines Richtplans in der Regel einen höheren Abstraktionsgrad aufweisen, als dies für Verkehrsmassnahmen zutreffen dürfte.
---	--

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>b) Das ARE verlangt, dass die Parkproblematik stärker thematisiert werde.</p>	<p>Im Rahmen des Generellen Projekts der CUTAF wurde die Parkproblematik hauptsächlich auf die P+R Anlagen der Agglomeration bezogen. Schon seit einigen Jahren betreibt die Stadt Freiburg eine willensbetonte Parkpolitik, die das Anwohner- und Kurzzeitparken im Stadtzentrum fördert. Die Einführung von Vignetten für die Stadtbewohner erlaubte es, das Parken des Pendelverkehrs im Zentrum und in gewissen Quartieren der Stadt Freiburg stark einzuschränken.</p> <p>Die P+R Anlagen für das Kurzzeitparken der Agglomeration liegen vor den Toren der Stadt, um den vom TPF- und SBB-Netz angebotenen Möglichkeiten sowie die Verkehrsbewegungen vom Wohnort zur Arbeitsstelle auszuschöpfen. Mittel- und langfristig sind auch P+R Parkanlagen im Rahmen der Agglomeration vorgesehen. Es ist ganz allgemein nützlich darauf hinzuweisen, dass die CUTAF darauf bedacht ist, die Einhaltung der rechtsgültigen Normen und Reglemente für das Ausmass und die Nutzung der Parkplätze bei der Prüfung der Bauvorhaben durchzusetzen. Aus diesen Gründen wird vorgesehen, im Agglomerationsprogramm die allgemeinen Grundlagen, die für die Gestaltung und das Ausmass solcher Einrichtungen zu berücksichtigen sind, nochmals in Erinnerung zu rufen. Ein Handbuch zuhanden der Gemeinden, welches sich eingehend mit dieser Problematik befasst, wird gegenwärtig vom BRPA ausgearbeitet.</p>
	<p>c) Das ARE verlangt, dass eine Analyse zur Verkehrssicherheit im Rahmen der Agglomeration durchgeführt werde.</p>	<p>Aufgrund der gesammelten Verkehrsunfalldaten der Kantonspolizei, des Tiefbauamts (TBA) und des Verkehrsamts der Stadt Freiburg, sind für die Jahre 2003 und 2004 Karten über die gemeldeten Unfallstellen in den verschiedenen Agglomerationsgemeinden erstellt worden. Diese Karten gestatten es, eine Analyse der Schwachpunkte im Strassennetz und die Profile der betroffenen Benutzer vorzunehmen.</p>
	<p>d) Das ARE schlägt vor, Massnahmen zu entwickeln, welche die Nachfrage im Bereich des öffentlichen Verkehrs steigern.</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm zielt in erster Linie darauf ab, die Siedlungsentwicklung und Mischnutzung zu fördern, um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsnetze, die Aufwertung des Fussgänger- und Veloverkehrs sowie die übrigen Verkehrsbedürfnisse schon „an der Quelle“ in den Griff zu nehmen. Das Generelle Projekt hat gegenüber dem Automobilverkehr verschiedene Massnahmen zur Förderung von alternativen Verkehrsarten festgelegt, so zum Beispiel 30 km/h-Zonen, die Ausdehnung der TPF-Netze, die Neugestaltung der lokalen Verkehrspläne.</p> <p>Siehe auch den Kommentar unter Kapitel 4.1.1, Buchstabe g), sowie 4.3.1, Buchstabe b).</p>

Thema	Zusammenfassung der Stellungnahmen	Kommentar
	<p>e) Das ARE schlägt vor, Opportunitätsstudien für die „schweren“ Verkehrsinfrastrukturen durchzuführen (Umfahrungsstrassen, Ausbau der Stromversorgung für Buslinien, ...).</p>	<p>Die im Agglomerationsprogramm bezeichneten Umfahrungsprojekte dienen hauptsächlich dem Zweck, die von einem hohen Verkehrsstrom und einer starken Umweltbelastung betroffenen Sektoren (Burgquartier, Ortsdurchfahrt Düdingen, ...) zu sanieren. Die neuen Infrastrukturen werden es ebenfalls erlauben, neue Freiräume für den öffentlichen Verkehr sowie den Fussgänger- und Veloverkehr zu schaffen, um diese Verkehrsmittel attraktiver als heute zu gestalten.</p> <p>Der Ausbau der Stromversorgung gewisser Buslinien führt in dieselbe Zielrichtung und hat in Quartieren mit hoher Wohndichte eine Verminderung der Lärm- und Umweltbelastungen zur Folge. Diese Art von Massnahmen wird auch auf die Stadtsektoren übertragen, die für eine Siedlungsverdichtung in Frage kommen sollen (z. B. auf dem Gebiet von Villars-sur-Glâne).</p>
<p>4.3.2 Öffentlicher Verkehr</p>	<p>a) Das ARE fordert, dass die für die Wohngebiete und grossen Verkehrserzeuger bestimmten Anschlüsse stärker auf die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet werden.</p> <p>b) Das ARE schlägt vor, die Synergien zwischen den städtischen und regionalen Busnetzen zu verstärken und die Eisenbahnlinien als interne Verkehrsmittel der Agglomeration zu integrieren.</p>	<p>Im Rahmen des regionalen Verkehrsplans der CUTAF, wird die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs in Verbindung mit den wichtigsten Wohn- und Arbeitsgebieten als Grundprinzip einbezogen. Der Standort Bertigny zum Beispiel, als Wohn-, Geschäfts-, Sport- und Freizeitgebiet, soll in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Generellen Projekts der CUTAF durch eine elektrische Buslinie erschlossen werden.</p> <p>Auf Ebene des Agglomerationsprogramms führt die Verbesserung und die Verstärkung der Attraktivität der öffentlichen Bus- und Bahnnetze, sowie die Entwicklung neuer Infrastrukturen (Haltestellen, Pendelzüge) zur Förderung eines umweltgerechteren Verkehrs.</p> <p>Die Einführung einheitlicher 30-minütiger Taktfrequenzen für die Bus- und Bahnlinien zwischen den Agglomerationsgemeinden und dem Stadtzentrum, entsprechen der vom ARE empfohlener Richtung. Die verstärkte Nutzung des Bahnnetzes für den internen Verkehr der Agglomeration erfordern, u. a. das Schaffen neuer Bushaltestellen, welche im Agglomerationsprogramm aufgeführt sind (St-Léonard, Orientierungsschule Avry, Givisiez/Verlegung).</p>
<p>4.3.3 Fussgänger und Velofahrer</p>	<p>a) Das ARE hebt hervor, dass nur wenige Massnahmen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs vorgeschlagen werden.</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm wird die strukturprägenden Verkehrswege festlegen, die für die Aufwertung des Fussgänger- und Veloverkehrs und die in diesem Zusammenhang wesentlichen Vorhaben vorgesehen sind. Effiziente Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Bereich des Fussgänger- und Veloverkehrs werden punktuell vorgeschlagen, sowie das Schaffen der „Dort-Verte“ in Villars-sur-Glâne, die Erweiterung der Fussgänger- und Veloverkehrsnetze, auch im Bereich des Bahnhofs Freiburg und des Burgquartiers, dessen Problematik mit dem Bau der Poyabrücke verbunden ist.</p>