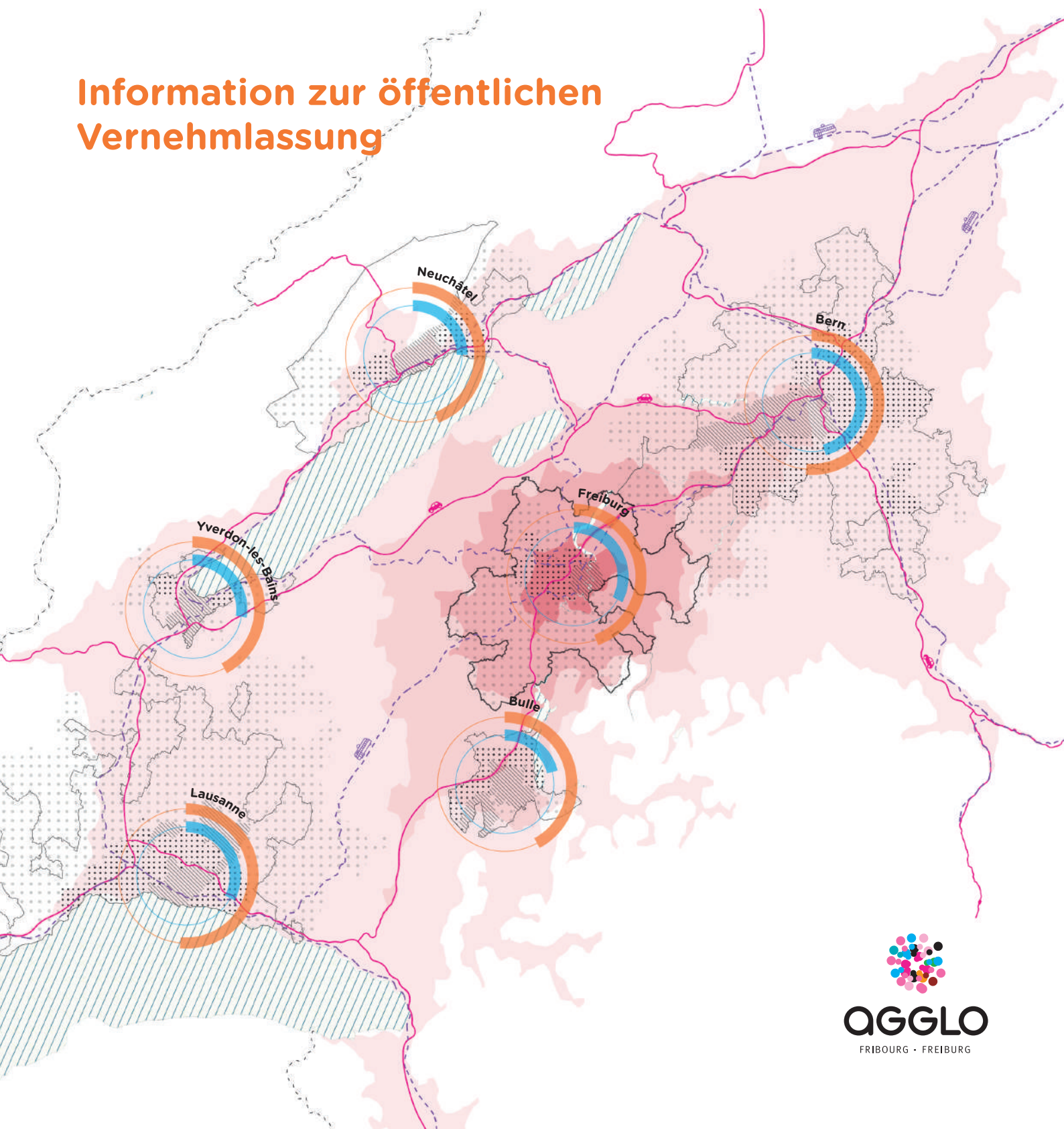


# Agglomerations- programm Freiburg der 4. Generation - AP4

Information zur öffentlichen  
Vernehmlassung



**AGGLO**  
FRIBOURG · FREIBURG

# DAS AGGLOMERATIONSPROGRAMM DER VIERTEN GENERATION (AP4)

## EIN DURCH DIE AGGLOMERATION FREIBURG GETRAGENES AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Wie bei den Agglomerationsprogrammen der vorherigen Generationen, ist die Agglomeration Freiburg auch Trägerin des AP4. Die Agglomeration Freiburg ist eine politische Struktur, die sich aus den Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne zusammensetzt. Sie besteht aus einem Exekutivorgan, dem Agglomerationsvorstand, einer Legislative, dem Agglomerationsrat, sowie aus mehreren Kommissionen.



## WAS VERSTEHT MAN UNTER DEM BEGRIFF AGGLOMERATIONSPROGRAMM?

**Über das Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund an der Mitfinanzierung von Projektvorhaben im Bereich des Verkehrs in den Städten und Agglomerationen.**

Die Bundesbeiträge gehen an Agglomerationen, deren Agglomerationsprogramme die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über die Gemeindegrenzen hinweg wirksam koordinieren und erlauben, Mobilitätsinfrastrukturen zu finanzieren. Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Raumentwicklung. Die Agglomerationsprogramme werden durch die Richtlinien des Bundes geregelt und können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

**Im Kanton Freiburg gelten die Agglomerationsprogramme zudem auch als regionale Richtpläne, die aufgrund der Gesetzgebung für die kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Raumplanungsbehörden verbindlich sind.** Unter diesem Gesichtspunkt müssen sie mit dem Kantonalen Richtplan im Einklang stehen.

## GESCHICHTE DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME DER AGGLOMERATION FREIBURG

**Im September 2021 wird das AP4 an das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) überwiesen.** Die Bundesämter analysieren die in der ganzen Schweiz eingereichten Projekte und prüfen, ob die vorgeschlagenen Planungen und Massnahmen für eine Mitfinanzierung des Bundes in Frage kommen. Frühere Agglomerationsprogramme der Agglomeration Freiburg sind vom Bund gut aufgenommen worden. Sie erlaubten das Realisieren von Infrastrukturen, die für eine nachhaltige Mobilität

unerlässlich sind und führten zu einer bedeutsamen Mitfinanzierung des Bundes. So generierten die früheren Agglomerationsprogramme AP2 und AP3 eine Mitfinanzierung des Bundes in der Höhe von rund 60 Millionen Franken. Die TransAgglo (Langsamverkehrsstrecke) zwischen Avry und Düdingen und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Freiburg, sind nur einige der Projekte, die im Rahmen vorausgegangener Agglomerationsprogramme unterstützt werden.

## BESONDERHEITEN DES AGGLOMERATIONS-PROGRAMMS DER VIERTEN GENERATION

**Das AP4 stellt weitgehend eine Fortsetzung der früheren Agglomerationsprogramme dar. Es liefert weiter Antworten auf neue Probleme oder auf Veränderungen des Kontextes.**

**Der revidierte KantRP bietet einen neuen Rahmen.** Die Agglomeration Freiburg verzeichnete im Verlaufe des letzten Jahrzehntes eine der höchsten Bevölkerungswachstumsraten unter den Schweizer Agglomerationen, wobei der KantRP diesen Trend bestätigt. Die auf regionaler Ebene entwickelte Strategie ermöglicht es, dieses Wachstum auf harmonische Weise aufzufangen und garantiert gleichzeitig eine gewisse Flexibilität im Hinblick auf das effektive Bevölkerungswachstum.

**Zum ersten Mal geht die durchgeführte Territorialanalyse über die institutionellen Grenzen der Agglomeration hinaus. Sie umfasst neu den gesamten statistischen Agglomerationsperimeter,** der nahezu vierzig Gemeinden in drei Bezirken umfasst.

Das Ergebnis ist ein besseres Verständnis der neu einbezogenen Einzugsgebiete und der aktiven Ströme zwischen Agglomerationszentrum und Peripherie zu erlangen. Demzufolge wurde ein besonderes Augenmerk auf die enge Zusammenarbeit mit den Bezirken Saane und Sense gelegt, welche ihren regionalen Richtplan (RRP) derzeit erstellen oder überarbeiten.

Die Koordination der Siedlungsentwicklung und der Mobilität bleibt als Hauptanliegen der Agglomerationsprogramme im Zentrum der Herausforderungen. Aus diesem Grunde werden die diesbezüglichen strategischen Orientierungen der früheren Agglomerationsprogramme beibehalten und vertieft. Das AP4 befasst sich auch mit einer Reihe **neuer Themen**, die ebenfalls einen starken Einfluss auf das Agglomerationsgebiet und die Umwelt haben dürften, darunter hauptsächlich publikumsintensive Einrichtungen, Arbeitszonen, Verkehrssicherheit, städtische Logistik, Biodiversität, Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung sowie Tourismus und Energie.

## MITBESTIMMUNG

**Die Agglomeration hat ihr Programm entwickelt, indem sie die Behörden der umliegenden Gemeinden und Regionen eng in die Arbeiten und in ihre Entscheidungsgremien einbezogen hat.** Auch die Koordination mit den kantonalen Behörden, die für die Umsetzung gewisser Infrastrukturprojekte zuständig sind, war während den gesamten Projektarbeiten gewährleistet.

**Die Durchführung von Workshops lieferte ebenfalls Schlüssel-momente für die Information und die Konsultation.** Sie brachten Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Bereichen der Agglomeration, Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, des Kantons, der Oberämter, der Leistungsanbieter im öffentlichen Verkehr und verschiedener Verbände zusammen, die in den vom AP4 abgedeckten Projektbereichen tätig sind (Raumplanung, Mobilität, Umwelt, Siedlungsentwicklung, Wirtschaft usw.). Diese Initiativen haben es ermöglicht, die betroffenen Akteure rund um eine gemeinsame und gegenseitig geteilte Projektvision zu vereinen.

# SCHLÜSSELELEMENTE DER STRATEGIE DES AP4

Die Strategie verfolgt die Ziele des AP3 und wird gleichzeitig präzisiert, um dem neuen KantRP und den Zielen des Bundes zu entsprechen. So gilt das Bevölkerungswachstum, das der Kanton der Agglomeration zurechnet, als gemeinsame Höchstgrenze. Es geht also darum, den notwendigen Rahmen zu schaffen, damit dieses Wachstum unter den bestmöglichen Bedingungen erfolgen kann, in Übereinstimmung mit den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung und einer massvollen Bodennutzung. **Das AP4 erfolgt in zwei genügend flexiblen Etappen, um sich der effektiven Bevölkerungsentwicklung anzupassen:**

- **Die erste Etappe stellt eine mittelfristige Vision bis zum Zeithorizont 2032 dar.** Bis zu diesem Zeitpunkt werden in der Agglomeration fast 65'000 neue Einwohner und Arbeitsplätze erwartet. In dieser Phase wird das Bevölkerungswachstum durch Mobilisieren der vorhandenen Bauzonenreserven ermöglicht. In Bezug auf die Mobilität bedeutet dies, das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs zu verbessern, um eine erhebliche Verkehrsverlagerung zu fördern.
- **In der zweiten Phase wird eine langfristige Vision für den Zeithorizont 2040 angesetzt.** Für diese Phase (2032-2040) werden etwa 25'000 zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze erwartet. Gestützt auf den tatsächlichen Bedarf in Bezug auf die demographische Entwicklung ist eine kontrollierte Erweiterung der Bauzonen parallel zur Errichtung neuer schwerer Verkehrsinfrastrukturen möglich, die durch die Niederlassung neuer Einwohner notwendig werden.

Parallel zur Definition dieser beiden Phasen ist eine Beobachtung der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung und Anzahl Arbeitsplätze unerlässlich, um gegebenenfalls die für die nächste Agglomerationsprogrammgeneration entwickelten territorialen Strategien anzupassen. Die Agglomerationsprogramme werden alle vier Jahre überprüft.

## UM DIESE ENTWICKLUNG ZU BEGLEITEN, LEGT DAS AP4 EINE REIHE VON ERGÄNZENDEN STRATEGIEN FEST, DEREN SCHLÜSSELELEMENTE WIE FOLGT DARGESTELLT WERDEN KÖNNEN:

### SIEDLUNG

- **Das Garantieren einer Entwicklung nach innen, innerhalb der Siedlungsgrenze ( ——— ).**  
Eine kürzlich von der Agglomeration durchgeführte Studie zeigte, dass die bestehenden Bauzonen den mit der Bevölkerungsaufnahme verbundenen Bedarf bis 2032 decken. Wenn sich das erwartete Wachstum bis 2040 bestätigt, könnten die notwendigen Bauzonen-erweiterungen theoretisch in die Siedlungsentwicklungsgrenze einbezogen werden. Die Definition einer solchen Grenze ermöglicht es, die Zersiedlung so weit wie möglich einzuschränken.
- **Eine höhere Dichte in den Sektoren anstreben, die in Bezug auf die bestehende Siedlung und die Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung am günstigsten sind.**  
Der Umfang des kompakten ( ■■■ ) Agglomerationsperimeters eignet sich für eine höhere Dichte als die Siedlung im Bereich der Agglomerationskrone. Mehrere Projekte von hoher architektonischer und ökologischer Qualität sind bereits im Gange, wie zum Beispiel der Standort der Ancienne-Papeterie in Marly. Mehrere andere Requalifizierungs- und Verdichtungsprojekte in der Nähe von Bahnhöfen (DBP Düdingen+, DBP Boxal, DBP des Taconnets, usw.) sind im Bau oder im Validierungsverfahren.

- **Das Aufwerten der städtischen Boulevards ( ——— ), die im Zentrum der Herausforderungen für Verkehrs- und Siedlungsentwicklungsfragen stehen.**

Verschiedene Projekte für eine Neuqualifizierung des Strassenraums wurden in den letzten Jahren durchgeführt, wie z. B. die Ortsdurchfahrt von Belfaux. Das Sanierungsprojekt für die Route de Fribourg in Marly, das den bestehenden Strassenraum zugunsten der Vegetation, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs neu aufteilt, ist ebenfalls ein vom Agglomerationsprogramm getragenes Projekt.

### MOBILITÄT

- **Den Langsamverkehr als eine tragende Säule des Mobilitätssystems verankern, indem die Agglomeration beidseitig durch Langsamverkehrsstrecken, wie die TransAgglo-Achsen ( ——— ), durchquert werden kann.**  
In den Gemeinden Freiburg, wie Villars-sur-Glâne und Düdingen wurden die ersten Teilabschnitte der TransAgglo sowie damit verbundene Strukturen wie die Langsamverkehrsbrücken eingeweiht. Das AP4 sieht zusätzlich, zu der gegenwärtig im Bau befindlichen Ost-West-Achse, eine neue Langsamverkehrsachse in nord-südlicher Richtung vor. Dabei handelt es sich um die zweite, starke Langsamverkehrsachse der Agglomeration.
- **Das Fördern der Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs durch ein Verstärken der Rolle multimodaler Umsteigeplattformen ( ⊕/⊙ ), die es den Menschen ermöglichen, von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umzusteigen.**  
Die neue Bahnhofstestelle und der Busbahnhof, die im Rahmen der Siedlungserneuerung des DBP Taconnets südlich der Bahngleise in Givisiez errichtet werden, sollen es ermöglichen, diesen Sektor als echte multimodale Austauschplattform zu profilieren.
- **Eine Begrenzung des Durchgangsverkehrs durch ein weiteres Umsetzen des im Stadtzentrum vorgesehenen Zugangsmanagements, indem die Verkehrsflüsse vorrangig auf den Verteilungsring ( ····· ) und die „Einfallstrassen“ ( —→ ) gelenkt werden.**  
Diese Strategie soll es ermöglichen, den Verkehr in empfindlichen Gebieten zu reduzieren, damit die Quartierstrassen wieder ruhiger werden. Insbesondere die Altstadt Freiburg ist Gegenstand solcher verkehrsberuhigender Massnahmen.

### NATUR UND LANDSCHAFT

- **Das Erhalten und Entwickeln qualitativ hochwertiger städtischer Parks ( + ) innerhalb der dichten Siedlungsgebieten.**  
Das AP4 legt ein besonderes Augenmerk auf die Lebensqualität in der Stadt, insbesondere durch Projekte für das Schaffen und Aufwerten der städtischen Parks. Die Projekte für die Neuqualifizierung der Schützenmatte (Grand-Places) oder des Jura-Teiches sind nur einige Beispiele für zukünftige Verwirklichungen.
- **Die Natur- und Freizeiträume der Agglomeration ( ■■■ ), d.h. die grüne Lunge der Agglomeration erhalten und gleichzeitig einen gezielten Empfang der Bevölkerung ermöglichen.**  
Das AP4 unterstützt die Entwicklung von Empfangsstrukturen zugunsten der Bevölkerung, insbesondere im Bereich der Ebene von Seedorf oder in Form einer Aufwertung der Naturräume entlang der Saane in der Stadt Freiburg, insbesondere das Verbessern der Langsamverkehrsinfrastrukturen ( ——— ) entlang des Chemin de la Sarine.
- **Das Erhalten der Qualität des grünen und blauen Kontinuums ( ■■■ ).**  
Das AP4 enthält über mehrere Entwicklungsprojekte, die der Biodiversität und dem Empfang der Bevölkerung innerhalb der grünen und blauen Kontinuen förderlich sind. Diese landschaftlich gestalteten Korridore liegen häufig in der Nähe von Wasserläufen, die ebenfalls von Revitalisierungsmassnahmen profitieren (Saane, Sense, Sonnaz usw.).

### Siedlung

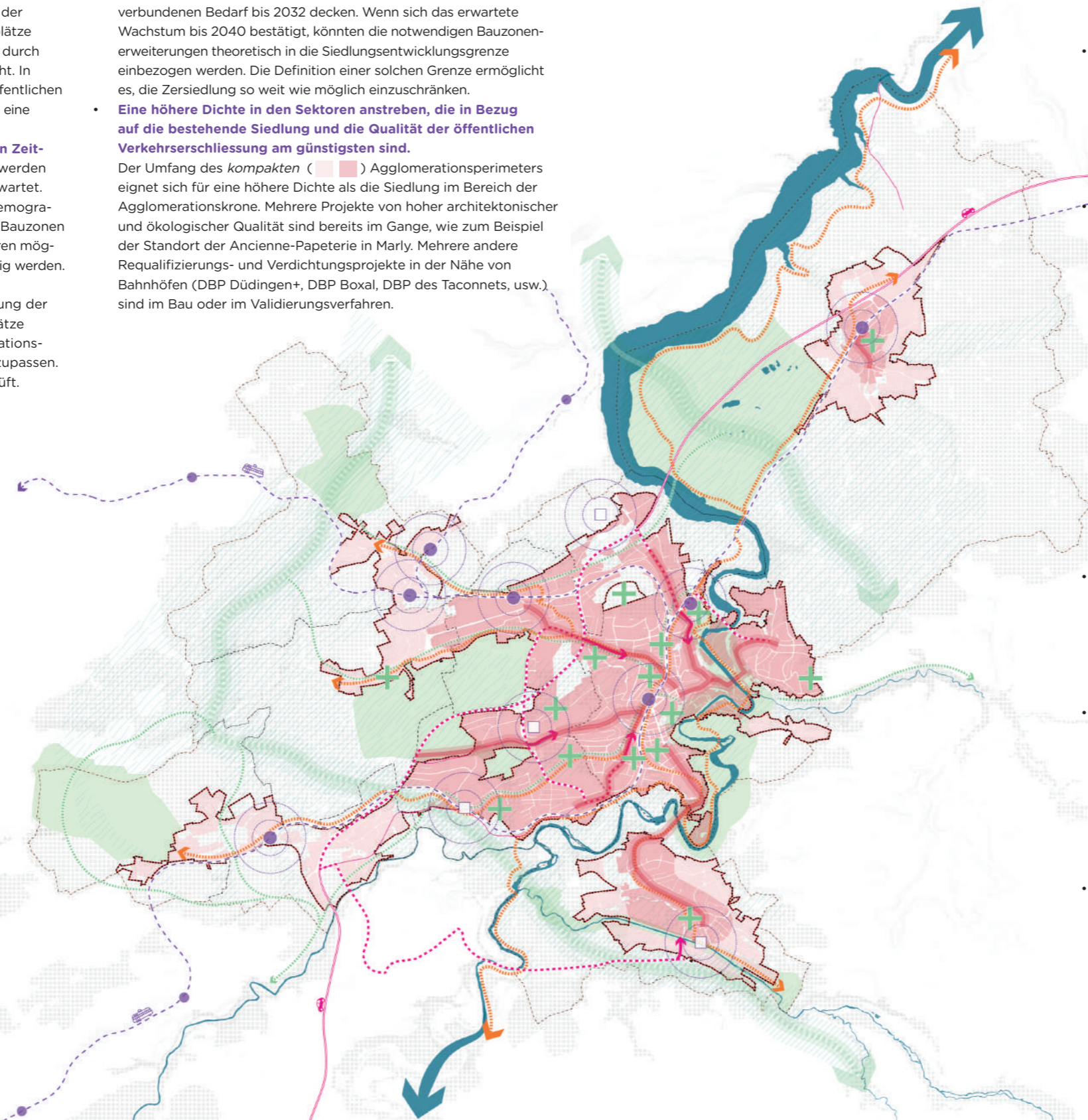
- Krone - Kompakt
- Siedlungsentwicklungsgrenze
- Städtische Boulevards
- / --- Gemeindegrenze / Agglomerationsgrenze

### Mobilität

- Langsamverkehr (TransAgglo und Chemin de la Sarine)
- Bahnhöfe
- ⊕/⊙ Multimodale Umsteigeplattform
- Autobahn
- Verteilungsring
- Einfallstrassen
- Eisenbahn

### Natur und Landschaft

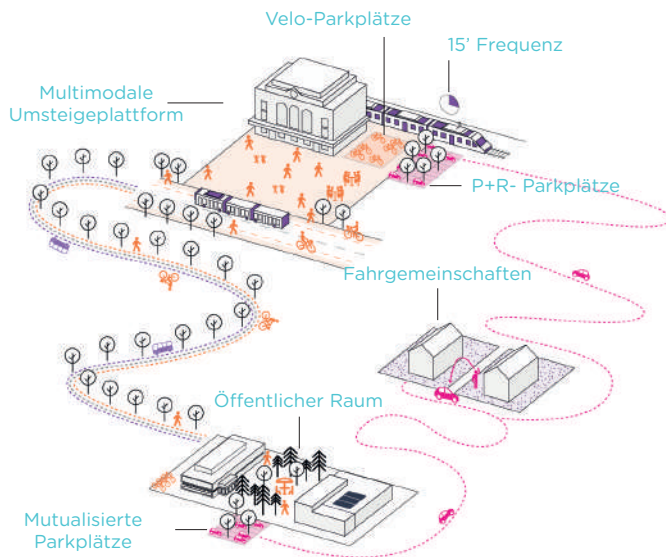
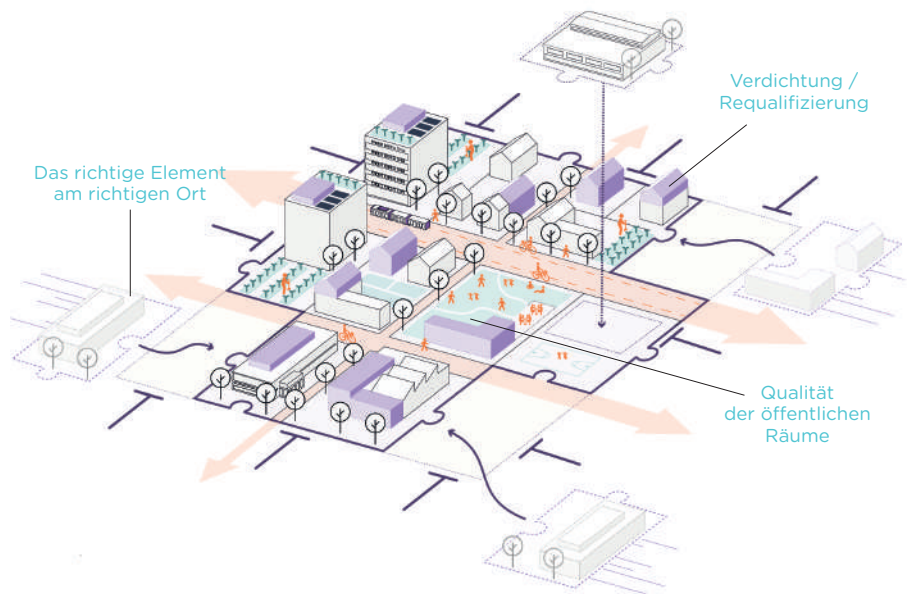
- + Städtische Parks
- Natur- und Freizeiträume der Agglomeration
- Grüne und blaue Kontinuen
- Landwirtschaft und Wald



# DIE WICHTIGSTEN ANTWORTEN DES AP4 AUF TERRITORIALE FRAGEN

## SIEDLUNG

- Eine **massvolle Nutzung des Geländes** durch Mobilisieren der Aufnahmekapazitäten der bestehenden Bauzonen und in einem zweiten Schritt durch massvoll und vernünftig geplante Erweiterungen, alles innerhalb eines strikt festgelegten Gebiets.
- Eine **hohe Lebensqualität** durch Fördern eines attraktiv überbauten Umfelds, ausreichende, zugängliche und ruhige Freiräume und die Nähe zur Natur schaffen.
- Das **richtige Element am richtigen Ort** verwirklichen. Dieses Motto gilt sowohl für Unternehmen als auch für Freizeit- und Gewerbeeinrichtungen.

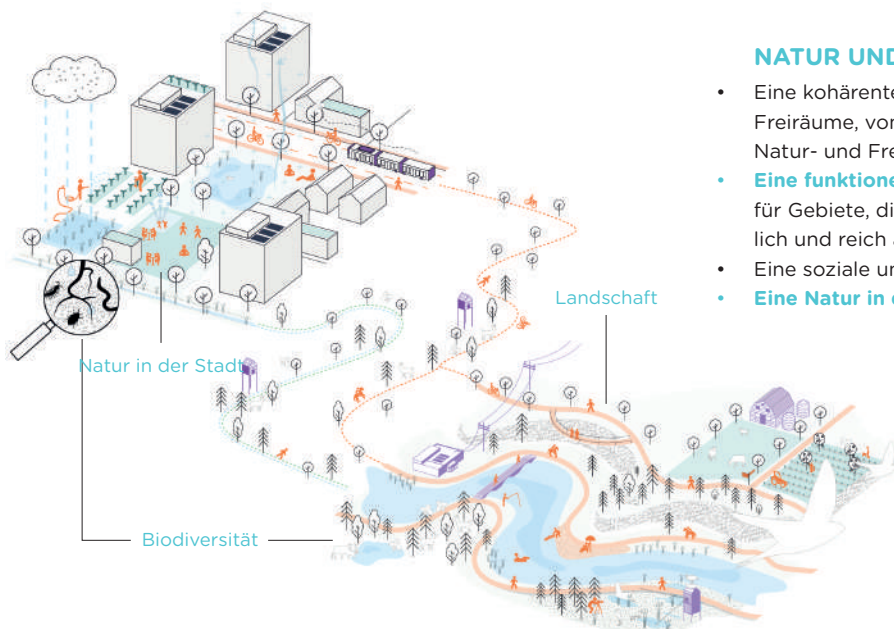


## MOBILITÄT

- Fördern der **Verkehrsverlagerung**, d.h. das Umsteigen vom Auto auf andere Verkehrsmittel.
- Fördern der **Attraktivität des öffentlichen Verkehrs** durch Erhöhen des Angebots und der Frequenz sowie neue Erschliessungen.
- Fördern des **Langsamverkehrs für das allgemeine Fortbewegen im Zentrum**, indem sichere und kontinuierliche Fußgänger- und Fahrradwege geschaffen werden.
- Fördern der **Verkehrsberuhigung im Strassenraum** durch Rationalisieren und Vermeiden von Parkplatzfeldern entlang der Fahrbahnen und Reduktion des Autoverkehrs im Agglomerationszentrum.

## NATUR UND LANDSCHAFT

- Eine kohärente **Hierarchisierung** und **Differenzierung** der Freiräume, vom bürgernahen Park bis zum ausgedehnten Natur- und Freizeitgebiet der Agglomeration.
- **Eine funktionelle und ökologische Vernetzung der Räume**, für Gebiete, die zu Fuss und mit dem Fahrrad leicht zugänglich und reich an biologischer Vielfalt sind.
- Eine soziale und natürliche **Aufwertung** der Landschaft.
- **Eine Natur in der Stadt**, die Frische und Erholung verbindet.



# BERICHT DES AP4 FÜR DIE VERNEHMLASSUNG

## STRUKTUR DES DOKUMENTS

Die Struktur des AP4 entspricht den neuen formalen Anforderungen des Bundes an Agglomerationsprogramme, die sich seit der letzten Programmgeneration stark verändert haben. Der Bericht besteht aus einem einzigen Dokument, das die verbindlichen Strategien für die Behörden und die für ein richtiges Verständnis des Programms erforderlichen erläuternden Elemente enthält. Es beschreibt und verräumlicht die Vision, die Ziele und die territorialen Entwicklungsstrategien der Agglomeration. Der Massnahmenkatalog fasst die für die Umsetzung der Strategien notwendigen **Massnahmen** zusammen. Die Massnahmenblätter beschreiben die konkreten Projekte, die gemeinsam mit den Gemeinden durchgeführt und entwickelt werden.

In diese Vernehmlassung werden nur die Elemente, die unter die Regionale Richtplanung fallen einbezogen, mit Ausnahme der technischen Analyseberichte für die Bundesbehörden.

## KOSTEN UND FINANZIERUNG

Die Kostenkalkulation der Massnahmen ist Gegenstand einer ersten Schätzung, die im Hinblick auf die endgültige Verabschiedung der Projekte weiter verfeinert werden soll. Die Mitfinanzierung der Mobilitätsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt, nämlich nachdem das Agglomerationsprogramm dem Bund unterbreitet wurde.

# INFORMATIONEN BETREFFEND DIE ÖFFENTLICHE VERNEHMLASSUNG

## MODALITÄTEN

Die öffentliche Vernehmlassung für das AP4 wird über einen zwei-monatigen Zeitraum vom 9. Oktober 2020 bis zum 8. Dezember 2020 durchgeführt. Die vollständige Papierversion des Dokuments kann im Sekretariat der Agglomeration eingesehen werden. Das vollständige Dokument im elektronischen Format ist in französischer und deutscher Sprache auf der Website der Agglomeration verfügbar: [www.agglo-fr.ch](http://www.agglo-fr.ch)

Während der Dauer der öffentlichen Vernehmlassung kann jede betroffene Person oder Stelle ihre Bemerkungen oder Kommentare an den Agglomerationsvorstand einsenden. Bitte senden Sie Ihre Kommentare mit dem Vermerk «Öffentliche Vernehmlassung AP4» an die folgende Postadresse:

**Agglomeration Freiburg, Boulevard de Pérolles 2, 1700 Freiburg**  
oder per E-Mail an die Adresse: [consultation@agglo-fr.ch](mailto:consultation@agglo-fr.ch)

## ÖFFENTLICHE INFORMATIONSVERANSTALTUNG (ZWEISPRACHIG)

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung ist eine öffentliche Informationsveranstaltung vorgesehen. Diese findet am Donnerstag, dem 15. Oktober 2020, von 18.30 bis 21.00 Uhr (Türöffnung um 18.15 Uhr), im Saal Grenette, Liebfrauenplatz in Freiburg, statt. Diese Informationsveranstaltung wird zweisprachig in französischer und deutscher Sprache abgehalten.

Der Eintritt ist kostenlos, erfordert aus sanitärischen Gründen jedoch eine Registrierung: <https://bit.ly/3k2alc1>

# ZEITPLAN 2020-2021

