



Vorwort	5
Öffentliche Auflagen und Verabschiedung	6
Auf einen Blick	7
Der Ortsplan betrifft uns alle	8
Vorgehensweise	9
Diagnose	11
Vision	12
Der Richtplan im Detail	14
Nutzungsplandossier	23



Vorwort

Ein wichtiges Instrument, um unser Kulturerbe zur Geltung zu bringen und unsere Stadt gleichzeitig in eine neue Moderne zu führen.

Der neue Ortsplan (OP) ist verabschiedet. Dieses Ereignis ist vielleicht weniger spektakulär als die Einweihung einer grossen Brücke, es wird die Zukunft unserer Stadt jedoch nachhaltig prägen und die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung verbessern.

Mit diesem neuen Plan erhält Freiburg ein rigores Instrument, das den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen ist. Unsere Stadt erlebt eine erfreuliche Vitalität, der wir Rechnung tragen müssen, indem wir den öffentlichen Raum und die Mobilität neu überdenken und zugleich die Naturlandschaft und das architektonische Erbe bewahren, die den Reichtum und die Einzigartigkeit von Freiburg ausmachen. Der OP ist zudem wichtig, um die Interessen aller Akteur:innen unserer Stadt und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse in Bezug auf die Raumnutzung in Einklang zu bringen.

Der OP setzt langfristige Strategien und Visionen in klare Regeln zur Erhaltung, Veränderung und Entwicklung unserer Stadt um. Er bietet neue Möglichkeiten für Privatpersonen sowie Investor:innen. Einige Quartiere werden in die Höhe wachsen, die Identität anderer wird nachhaltig gesichert und die Grünflächen und öffentlichen Räume werden aufgewertet. In unserer Stadt wird mehr Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung stehen, hauptsächlich entlang der ÖV-Hauptachse. Ihre wichtigsten Vorteile – ihre Gastfreundlichkeit und ihre hohe Lebensqualität – werden gestärkt.

Sie werden auf den folgenden Seiten feststellen können, dass die gesteckten Ziele ehrgeizig sind und sie den Wandel unserer Stadt in Bezug auf Stadtplanung, Landschaft und Mobilität begleiten werden. Die Reflexion ging einher mit dem Bestreben, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Energiewende beschleunigen. Wir werden Ihnen überdies einige der geplanten grossen Projekte zur Aufwertung unserer Stadt vorstellen. Sie unterstehen zwar nicht direkt dem OP, sind aber Teil der strategischen Visionen der Stadt und illustrieren gut das Gesicht, das die Gemeinde der Stadt Freiburg in den kommenden Jahren verleihen möchte.

Wir sind überzeugt, dass wir unsere Stadt neu gestalten können, wenn wir uns alle – Behörden, Bürger:innen und private Investor:innen – zusammenschliessen, um die Visionen umzusetzen, die zu diesem OP geführt haben. Auf diese Weise können wir die Attraktivität Freiburgs erhalten und zugleich erhebliche Verbesserungen zum Wohle der Einwohner:innen bewirken.

Der OP ist ein wichtiges Instrument, um unser Kulturerbe zur Geltung zu bringen und unsere Stadt in eine neue Moderne zu führen.

Der Gemeinderat

Öffentliche Auflagen und Verabschiedung

Die Stadt Freiburg lädt seit 2018 die gesamte Bevölkerung dazu ein, den für ihre Entwicklung und die Qualität ihrer Lebensbedingung immens wichtigen Ortsplan (OP) kennenzulernen. Nach mehreren Anpassungen und öffentlichen Auflagen wurde das Dossier nun vom Gemeinderat verabschiedet.

6

Die ersten Grundlagen für die Revision des OP wurden bereits 2004 geschaffen. Nach fünf öffentlichen Auflagen liegt das Dossier nun in den Händen des Staates Freiburg.

Alle Einwohner:innen der Stadt hatten Zugang zu einer Fülle von Informationen über die Entwicklungen im öffentlichen Raum und konnten von den Bestimmungen Kenntnis nehmen, die sich auf ihre Projekte auswirken können. In den letzten fünf Jahren wurden die Pläne und Reglemente mehrmals angepasst und öffentlich aufgelegt. Diese Änderungen waren bedingt durch neue oder aktualisierte Eckdaten, zusätzliche Studien sowie durch eingegangene Einsprachen und Anmerkungen.

Bei jeder öffentlichen Auflage hatten die Einwohner:innen sowie die betroffenen Organisationen

Gelegenheit, sich zum Richtplandossier zu äussern und Einspruch gegen das Nutzungsplandossier zu erheben. Mit allen Einsprechenden ist der Dialog aufgenommen worden. Eine Delegation des Gemeinderats hat sich mit jeder dieser Personen getroffen.

Nach Abschluss der fünften öffentlichen Auflage im April 2023 ist das Dossier im Juni 2024 verabschiedet und an die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) zwecks Genehmigung überwiesen worden. Zuvor sind die Einspracheentscheide verfasst und den Betroffenen zugestellt worden. Letztere haben die Möglichkeit, Beschwerde bei der RIMU einzureichen.

Ein langwieriger Prozess

Mit der Analyse und der Diagnose des aktuellen OP wurde bereits 2004 begonnen. Auf die öffentliche Vernehmlassung des Revisionsprogramms im Jahr 2008 folgten zahlreiche öffentliche Informationsveranstaltungen sowie eine Umfrage in der Bevölkerung durch die Hochschule für Wirtschaft zu Themen

wie Natur in der Stadt, Mobilität, historische Stätten, öffentliche Infrastrukturen und Energie.

Diese parallel zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms durchgeführten Studien haben es ermöglicht, 2012 die strategischen Herausforderungen für die Entwicklung

von Freiburg zu ermitteln und die Themen des Leitbilds der Gemeinde festzulegen.

Anschliessend wurde die eigentliche Revision des OP mit der Ausarbeitung des kommunalen Richtplankonzepts und der Formalisierung des Ortsplans eingeleitet.

Auf einen Blick

Arbeitsdauer

- 20 Jahre

Zeiträume der öffentlichen Auflagen

- vom 17. November bis 17. Dezember 2018
- vom 21. Juni bis 21. Juli 2019
- vom 19. September bis 19. Oktober 2020
- vom 4. Juni bis 4. Juli 2022
- vom 28. April bis 28. Mai 2023

Anzahl externe Mandate

- über 25

Koordination

- eine konstante Koordination zwischen fünfzehn Mitarbeitenden von vier Ämtern der Gemeinde

Anzahl Schlichtungssitzungen

- 285

Anzahl Gemeinderatssitzungen

- über 50

Anzahl betroffene Zonen

- 21 Zonen verteilt auf einer Gemeindefläche von insgesamt 9,6 km²

Anzahl Detailbebauungspläne (DBP)

- 39

Zugang zum Dossier im Internet

www.ville-fribourg.ch/pal

Geoportal für ausführliche Angaben zu einer bestimmten Parzelle:

www.sitecof.ch – Tab «Aménagement du territoire»



Der OP betrifft uns alle

Was ist eigentlich ein Ortsplan (OP)? Der auf den ersten Blick abstrakte OP bestimmt ganz konkret und Sektor für Sektor, wie die Stadt ihre Zukunft gestalten und sich in den kommenden 15 bis 20 Jahren entwickeln will. Er fasst die Visionen, globalen Strategien und Gesetze für die einzelnen Standorte zusammen und verleiht ihnen eine konkrete Form.

8

Der OP ist somit ein umfassendes Regelwerk, das sich gewissermassen mit jedem Haus, Grundstück, öffentlichen Raum befasst. Er legt im Einklang mit den kommunalen, regionalen, kantonalen und eidgenössischen Leitlinien fest, wie diese gestaltet werden können.

Der OP setzt die Beschlüsse sämtlicher Organisationsebenen unseres Landes in die Praxis um, indem er den lokalen Kontext berücksichtigt, jedoch das Gesamtkonzept nie aus den Augen verliert.

Er basiert auf umfassenden Studien der aktuellen Situation der Stadt und auf detaillierten Analysen verschiedener möglicher Szenarien für ihre Zukunft.

Der OP fasst eine grosse Zahl von Themenbereichen im Zusammenhang mit raumrelevanten Bereichen zusammen: Siedlungsentwicklung, Mobilität, Landschaft und Energie. Er besteht aus zwei Dossiers:

- Das kommunale Richtplandossier dient als Leitfaden und legt die strategischen Visionen für die nächsten 15 bis 20 Jahre fest.

- Das Nutzungsplandossier, welches das Baureglement und die Nutzungspläne enthält, ist das Regulierungsinstrument, in dem festgelegt wird, was jeder Eigentümer auf seiner Parzelle tun darf und was nicht.

Der OP legt zudem auch ganz konkret die Regeln fest, welche die Entwicklung des öffentlichen Raums – Strassen, Plätze, Parks – künftig lenken werden und betrifft diesbezüglich wirklich alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt.

Er bestimmt die Orte, welche die Stadt weiterentwickeln will sowie jene, die sie bewahren möchte; er legt die Zonen mit einer regen Betriebsamkeit fest sowie jene Zonen, in denen Ruhe herrschen muss.

Nicht zuletzt reagiert der OP auf den erwarteten Druck auf den – nicht erweiterbaren – Raum der Stadt Freiburg, für die in den kommenden Jahren ein grosses demografisches Wachstum prognostiziert wird.

Eine gesetzliche Verpflichtung

In einem bestimmten Gebiet steht der Bevölkerung nur eine begrenzte Fläche für Wohnen, Beschäftigung und Landwirtschaft sowie für den Erhalt des Kulturguts und der natürlichen Lebensräume zur Verfügung. Aus diesem Grund ist seine Nutzung reglementiert, auch wenn

der Boden in den meisten Fällen privates Eigentum ist.

Für Freiburg ist die Revision des OP nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern sie reagiert damit auch auf die Herausforderungen, die für die Zukunft der Stadt entscheidend

sein werden. Der OP ist das wichtigste Instrument für die Entwicklung der Gemeinde: Er legt die Nutzungspläne und das Reglement fest und ist zugleich bestrebt, ein Gleichgewicht zwischen der Entwicklung und dem Schutz von Umwelt und Kulturerbe zu gewährleisten.

Vorgehensweise

Der OP erstellt in erster Linie eine Diagnose, ermittelt die grössten Herausforderungen und analysiert die spezifischen Probleme der Stadt Freiburg.

•S. 11

Diese Analyse führt zu einer Vision, die sich auf drei Handlungsschwerpunkte der Stadt konzentriert.

•S. 12

Die Vision wird im Richtplandossier, das die Gemeinderichtpläne enthält, ausführlich dargelegt. In diesen Richtplänen werden die Strategie und die Projekte der Stadt aufgeführt.

•S. 14

Die Vision wird im Nutzungsplandossier umgesetzt. Dieses besteht aus dem Gemeindebaureglement und den Nutzungsplänen und legt die Möglichkeiten und Einschränkungen für jeden Perimeter fest.

•S. 23





Diagnose

Die Stadt Freiburg spielt als wirtschaftliches, administratives und kulturelles Zentrum innerhalb des Saanebezirks und des Kantons eine besondere Rolle. Sie bietet Dienstleistungen für den ganzen Kanton an und ist dank ihrer guten Anbindung an das Bahn- und Strassenverkehrsnetz gut erreichbar. Ihr Status als historische Stadt, die entlang der Windungen der Saane gewachsen ist, macht sie einzigartig.

Alle Gemeinden müssen einen OP ausarbeiten und diesen gemeinsam mit den übergeordneten kantonalen und eidgenössischen Ebenen der Raumplanung entwickeln. Jede Gemeinde hat dabei grundlegende Überlegungen zu ihren spezifischen Besonderheiten anzustellen.

Dabei ist die Erkenntnis wichtig, dass «hier nicht anderswo ist», um das Projekt der Stadt der Zukunft entwickeln und ihrer Bevölkerung qualitativ hohe Lebens- und Arbeitsbedingungen bieten zu können.

Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass es unserem «Hier», Freiburg, nicht an Komplexität mangelt: Die 860-jährige Entwicklungsgeschichte verleiht unserer Stadt zwar eine unschätzbare städtebauliche Qualität, gestaltet die Stadtplanung jedoch auch schwieriger.

Ein dynamisches Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum

Freiburg ist in den vergangenen zwanzig Jahren nur langsam gewachsen. Künftig wird sie jedoch einen grösseren Teil der Entwicklung ihrer Agglomeration absorbieren müssen: 1991–2010 ist die Bevölkerung um 2200 Einwohner:innen gewachsen, bis 2030 sollen laut Prognosen des kantonalen Richtplans 11 000 neue Einwohner:innen hinzukommen. Ende 2023 zählte die Stadt 39 007 Einwohner:innen. Diese Zahlen datieren von 2015 und haben sich seitdem relativiert. Auf Grundlage der Daten von 2020 des Bundesamtes für Statistik wird geschätzt, dass die Einwohnerzahl der Stadt bis 2040 um 7500 Personen steigen wird.

Die Beschäftigung dürfte gemäss den Zahlen von 2020 mit 4700 neuen Arbeitsplätzen ebenfalls stark zunehmen. 2014 gab es in der Stadt rund 33 000 Arbeitsplätze, davon entfielen rund 90 % auf den Dienstleistungssektor.

Eine komplexe Landschaft

Die Identität der Stadt Freiburg ist stark geprägt durch ihre faszinierende, aber auch komplexe und fragile Landschaft. Der gewundene Lauf der Saane hat die Entwicklung des städtischen Gebiets vom Au- bis ins Pérolles-Quartier

strukturiert. Heute überzieht es beinahe das gesamte Gemeindegebiet, mit so bemerkenswerten Orten wie die Unterstadt, das Burg-Quartier, die Bauten der Pérolles-Ebene oder die Stadtviertel Gambach oder Schönberg.

Der Saane hat die Stadt auch den grössten Teil ihrer natürlichen Grünanlagen zu verdanken, wobei diese weiter weg von den Ufern ein wenig in den Hintergrund treten. Diese Infrastruktur umfasst auch Parks, Baumalleen und Privatgärten, die fehlenden Verbindungen zwischen diesen Grünflächen bedrohen jedoch den Fortbestand der Biodiversität, die durch die Verdichtung und Parzellierung ohnehin bereits geschwächt ist.

Eine facettenreiche Siedlungsentwicklung

Die Stadt Freiburg besteht zudem aus strukturierenden Stadtvierteln mit anerkannten räumlichen und architektonischen Merkmalen: die Altstadt, die Viertel, die um die Jahrhundertwende, in den 1920–1930er-Jahren, nach dem 2. Weltkrieg sowie in den 1960–1970er-Jahren entstanden sind.

Eine Mobilität mit vielen Herausforderungen

Im Stadtzentrum, das zu Spitzenzeiten sehr überlastet ist, drohen sich die Missstände im Zuge des prognostizierten Bevölkerungswachstums noch zuzuspitzen. Dies hat Auswirkungen auf den Langsamverkehr, dem es an sicheren und durchgehenden Strecken mangelt, sowie auf den öffentlichen Verkehr, namentlich auf die Stadtbusse, die im Verkehr steckenbleiben, was meist darauf zurückzuführen ist, dass sie über keine eigenen Fahrstreifen verfügen. An vielen Orten ist es jedoch aufgrund der Breite der Fahrbahnen schlicht nicht möglich, diese einzurichten.

Unterstützung der Energiewende

Die Gebäude verbrauchen viel Energie, die derzeit vor allem fossilen Ursprungs ist. Diese grosse Herausforderung betrifft nicht nur Freiburg. Die Energiewende kann jedoch nur stattfinden, wenn dieses Thema in die Planung der städtischen Räume und damit in die Planung unserer Stadt aufgenommen wird.

Vision

Nach der Erstellung der Diagnose und auf der Grundlage von übergeordneten Planungsvorhaben (kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramme) wurden Visionen für die Zukunft erarbeitet. In ihrer erneut bekräftigten Rolle als Kantonszentrum muss die Stadt Freiburg das richtige Gleichgewicht zwischen dem erwarteten demografischen Wachstum und der angestrebten Qualität der Entwicklung finden.

Zusammenfassend muss Freiburg:

- **das Wachstum aufnehmen und organisieren;**
- **die Lebensqualität durch die Stärkung und die Aufwertung der Zentren und öffentlichen Räume, den Erhalt der Erholungsgebiete und das reibungslose Funktionieren der Mobilität fördern.**

- Stärkung der Landschaftsqualität und des Potenzials des städtischen Gebiets für die Biodiversität (Strassen, Pärke und öffentliche Räume);
- Schutz und Förderung der Landschaftsqualität und der Biodiversität in den privaten Gärten und Grünflächen.

In ihrem Richtplan bringt die Stadt diese Herausforderungen in drei Grundsätzen zum Ausdruck:

12

1. Drei Hauptentwicklungsgebiete fördern:

- im Norden die Stadt des Sportes;
- rund um den Bahnhof;
- die Ebene mit der Universität von Pérolles bis Beaumont.

2. Die Landschaft als Herzstück der Entwicklung und Teil des Netzes für den Langsamverkehr zur Geltung bringen:

- Schutz und Aufwertung der Ufer der Saane und Verbindung ihrer Talmulden;
- Aufwertung der Hügel und deren Anbindung an die Stadt;

3. Konzentration auf das Kulturgut für eine Verankerung der künftigen Entwicklung:

- Schutz von baulichen Ensembles von besonderem Interesse;
- Veränderung und Ergänzung des Siedlungsgebiets unter Berücksichtigung der bestehenden Morphologie;
- Entwicklung von neuen nachhaltigen Quartieren, indem die natürliche und bebaute Landschaft geschützt wird.

Die Schweizer und Freiburger Gesetzgebung

2013 hat das Schweizer Stimmvolk der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) zugestimmt. Das revidierte Gesetz ist am 1. Mai 2014 in Kraft getreten und verlangt, dass Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen erarbeiten und sie aufeinander abstimmen.

Im Kanton Freiburg sieht das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz (RFBG) vor, dass die Gemeinden ihre Raumplanung an den kantonalen Richtplan und gegebenenfalls an die regionalen Richtpläne anpassen. Dazu erstellt jede Gemeinde einen Ortsplan (OP), der alle fünfzehn Jahre neu überprüft und im

Bedarfsfall angepasst wird. Der aktuelle OP ist seit 1991 bzw. seit deutlich mehr als fünfzehn Jahren in Kraft. Der regionale Richtplan und das Agglomerationsprogramm der vierten Generation (AP4), das an die Programme der früheren Generationen (AP2, AP3) anknüpft, haben die Revision des OP beeinflusst.



Neugestaltung der Umgebung rund um die Kathedrale. Projekt: Studio Montagnini Fusaro © Montagnini-Fusaro

Der Richtplan im Detail

Siedlungsentwicklung

Der kommunale Richtplan bestimmt die langfristigen Optionen für die Siedlungsentwicklung, indem er der Verdichtung und dem Schutz von Landschaft und Kulturerbe der Stadt Rechnung trägt.

Er basiert auf drei Grundsätzen:

- Schutz und Unterhalt von Einheiten mit hohem Wert in Bezug auf das Kulturerbe oder die Landschaft;
- Veränderung, Ergänzung des städtischen Gebiets;
- Entwicklung von Einheiten, in deren Rahmen auch eine Tabula rasa möglich ist.

14

Qualitative Verdichtung

Die Verdichtung ist für die Entwicklung ein Schlüsselement. Der wachsende Bedarf an Wohnungen zwingt uns, sofort zu reagieren, um in Zukunft eine bessere Bewirtschaftung des Gebiets gewährleisten zu können: Dies ist eine der Haupt Herausforderungen des OP.

Die urbane Form eines Quartiers und die Anzahl seiner Gebäude sind weder für die Dichte der Siedlung noch für seine Lebensqualität massgeblich.

Es gibt Quartiere mit einer hohen Dichte, in denen die Lebensqualität hervorragend ist und unattraktive Quartiere mit einer niedrigen Dichte.

Entlang der Route des Arsenaux zeugen mehrere Detailbebauungspläne von der Verdichtung dieses Quartiers, das ideal in Bahnhofsnähe gelegen und schon bald durch eine Spur für den Langsamverkehr erschlossen wird. Am ehemaligen Standort des Zeughauses ist die Hochschule für Gesundheit und Soziale Arbeit eingezogen, derzeit entstehen dort das Naturhistorische Museum sowie 400 Wohnungen und 500 Arbeitsplätze.

Die Verdichtung der Stadt geht einher mit einer Begrünung des Raums sowie einem starken Willen, eine soziale und urbane Durchmischung mit gemischten Quartieren (Orte der Vielfalt mit belebten Erdgeschoss und einer optimierten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr) und Wohnquartieren (Lebensraum, Grünflächen rund um die Gebäude, Lärmschutz und Spielplätzen) zu erreichen.

Hauptstrassen

Die Hauptstrassen müssen als attraktive und die Stadt strukturierende urbane Räume geplant werden und entsprechend ihres spezifischen Kontextes unterschiedlich gestaltet werden: Altstadt, Hauptachsen von Grossfreiburg, Wohnquartiere.

Schutz des Kulturerbes

Indem der OP den Schutz des architektonischen Erbes auf Gemeindeebene verstärkt, anerkennt er dessen Bedeutung für die Stadt und folgt den kantonalen und eidgenössischen Vorgaben. Er stützt sich dabei auch auf das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS und übernimmt das Verzeichnis der Kulturgüter des Amtes für Kulturgüter des Kantons.

Das kulturelle Erbe ist ein wichtiger Bestandteil der Stadt. Der OP grenzt bestimmte Zonen und Perimeter klar ab, für die besondere Regeln gelten. Damit werden der Fortbestand und die Aufwertung dieses Erbes sichergestellt, ohne die Entwicklung der Stadt zu behindern.

Der OP schützt nicht nur Gebäude, sondern auch Verkehrswege, deren Verlauf, Belag oder Umgebung bemerkenswert sind, sowie Wohnzonen, deren städtebauliche Struktur schützenswert ist. Dabei handelt es sich insbesondere um den Schachbrettplan des Pérolles-Quartiers oder die Anordnung von Häusern im Gambach-Quartier. In der Nähe von geschützten Zonen dürfen Bauten die charakteristische Ansicht auf Einheiten von grossem kulturhistorischem Wert nicht beeinträchtigen.

Das Projekt für die Neugestaltung des Burg-Quartiers zeugt vom Willen, die öffentlichen Räume des historischen Zentrums aufzuwerten, indem es von Elementen befreit wird, die sein reiches kulturhistorisches Erbe verbergen.

Siedlungsentwicklung

- Gebäude (bestehend / bestehend, wichtig)
- Stadtquartier**
- Historisches Zentrum
- Zu unterhaltendes und schützenswertes Quartier
- Zu veränderndes, ergänzendes und anzupassendes Quartier
- Neu zu entwickelndes oder zu entwickelndes Quartier
- Wohnquartier**
- Zu unterhaltendes und schützenswertes Quartier
- Zu veränderndes, ergänzendes und anzupassendes Quartier
- Neu zu entwickelndes oder zu entwickelndes Quartier
- Erschliessung
- Erschliessung (bestehend / zu realisieren)
- Urbaner Strassenausbau
- ★ Idealer Standort für Türme
- Urban geprägte strukturierende Strasse (bestehend / neu zu gestalten oder zu verbessern)
- Urbaner Platz (bestehend / neu zu gestalten oder zu verbessern)
- Quartierplatz (bestehend / neu zu gestalten oder zu verbessern)

Landschaft

- Geschützte Grünfläche
- Ländlicher Raum, Landwirtschaft
- Wald
- Andere Grünfläche der Stadt (bestehend / zu schaffen)
- Andere Grünfläche der Quartiere (bestehend / zu schaffen)
- Aussichtspunkt
- Tal (ungefähre Lage)
- Landschaftliche Verbindung
- Revitalisierungsraum der Saane
- Naturschutzgebiet des Pérolles-Sees

Mobilität

- Eisenbahn
- Bahnhof, Station (bestehend, zu realisieren)
- Standseilbahn
- Bushaltestelle (bestehend / zu realisieren)
- Hauptachse (bestehend / zu realisieren)
- Transagflo (bestehend / zu realisieren)

Andere Daten

- Gemeindegrenzen
- Katasterparzellen
- Hochspannungsleitung
- Topografie
- Gewässer und Fließgewässer



Gemeinderichtplan

Landschaft

Die öffentlichen Räume prägen die Identität und die Attraktivität der Stadt. Die Landschaft hat fünf Hauptfunktionen: Freizeit und Erholung, Natur und Biodiversität, Kulturerbe, Produktion und Lebensraum. Sie hat also einen entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität der Bevölkerung.

Der Richtplan Landschaft zielt darauf ab, die Qualität und die Harmonie der Gestaltung der Grünflächen der Stadt sicherzustellen. Er betrifft den öffentlichen Raum, aber auch Privatgrundstücke durch seinen rechtsverbindlichen Charakter bei einem Baugesuch (Umgebungsarbeiten, Bezüge zum öffentlichen Raum).

Landschaftsstrategie

Der Richtplan Landschaft analysiert die Situationen für jeden der präsentierten Bereiche unter dem Blickwinkel der fünf oben genannten Funktionen.

1. Schutz und Aufwertung der Saane und Verbindung ihrer Talmulden

Die Saane und ihre Seitentalmulden bilden eine einzigartige Landschaftsstruktur. Im OP ist ein grosser Teil des an den Fluss angrenzenden Landes als Grünzone von öffentlichem Interesse oder als grüne Landschaftsschutzzone ausgeschieden, um Einrichtungen und Nutzungen anbieten zu können, die sämtlichen Bürgerinnen und Bürgern des Kantons zugänglich sind.

Die Ufer werden aufgewertet, um Erholungs- und Freizeitaktivitäten zu fördern - Spaziergänge, Sport, Kunst, Müsiggang oder Zugang zum Wasser. Diese Arbeiten müssen im Einklang mit dem kürzlich ausgewählten Projekt für die Revitalisierung des Fliessgewässers durchgeführt werden, um der Saane ihre Funktion als natürliches Rückgrat der Stadt zurückzugeben und den hohen Wert ihrer Biodiversität zu erhalten.

Die Stadt will zudem die Fussgängerverbindungen zu den Seitentalmulden verbessern, um enge Verbindungen zum umliegenden Stadtgebiet zu schaffen.

2. Aufwertung der Hügel und deren Anbindung an die Stadt

Die Stadt will die imposanten Aussichtspunkte von den Hügeln von Torry, Bürglen, Guintzet und Schönberg erhalten. Jede Neugestaltung muss der Topographie und der Erhaltung der Wahrnehmbarkeit des Hügels Rechnung tragen. Im Torry wird die

Kuppe des Hügels öffentlich zugänglich und unbebaut bleiben, um die Entwicklung eines nachhaltigen Quartiers in der Umgebung zu fördern. Die Hügel müssen durch stärker begrünte Spuren für den Langsamverkehr besser an die Stadt angebunden werden.

3. Stärkung der Landschaftsqualität und des Potenzials des städtischen Gebiets für die Biodiversität

Die Stadt will das Netz für den Langsamverkehr grüner gestalten sowie auf den Hauptstrassen und Boulevards und namentlich auf den bestehenden Strassen, Gassen und Wegen eine natürliche Vegetation fördern, welche die verschiedenen städtischen Grünflächen mit den übrigen Lebensräumen verbinden.

Der Richtplan Landschaft sieht vor, die Pärke und Grünflächen des Etang du Jura, der Schützenmatte, des Jardin du Pérolles, des botanischen Gartens, der Motta und – wenn auch in einem anderen Zusammenhang – des Friedhofs St. Leonhard aufzuwerten. Zudem sind weitere Pärke geplant: der Park des Château de la Poya und der Park der gesamten «Domaine de la Sarine», wo mehrere Standorte einen öffentlich-privaten Park von kantonaler Bedeutung bilden könnten – beispielsweise mit dem Port de Fribourg.

In den Quartieren gilt es, die zahlreichen Spielplätze, Plätze sowie kleinen informellen Sportplätze zu erhalten, und es werden neue Flächen geschaffen. Auch die öffentlich zugänglichen Schulhöfe übernehmen die Funktion von Grünflächen. Dank des Projekts «Grünraum Freiburg» sind vier Spiel- und Landschaftsflächen im Schönberg entstanden.

4. Schutz und Förderung der Landschaftsqualität und der Biodiversität in den privaten Gärten und Grünflächen

Die Privatgärten gehören zur urbanen Landschaft der Stadt. Zur Erreichung ihrer Ziele darf sich die Stadt nicht damit begnügen, nur im öffentlichen Raum zu intervenieren, sondern sie will auch Privatpersonen anhalten, einen Beitrag zu leisten und zwar mit den folgenden Massnahmen:

- Schutz von Privatgärten mit erheblichen landschaftlichen Qualitäten;
- Begleitung der vom OP angestrebten Verdichtung der Quartiere, durch den Erhalt oder das Ersetzen von Strukturen mit erheblichen landschaftlichen Qualitäten;
- Anleitung und Beratung von Privatpersonen bei der Pflege und Bepflanzung der Gärten zugunsten der Biodiversität.



Mobilität

Das Mobilitätsmanagement ist eine der grossen Herausforderungen für die Zukunft von Freiburg. Es darf nicht nur als eine Antwort auf unseren Mobilitätsbedarf und als Rahmenbedingung für das reibungslose Funktionieren unserer lokalen Wirtschaft verstanden werden, es ist auch eng mit unserer Lebensqualität verknüpft. Eine Stadt mit einer gut funktionierenden Mobilität ist zugleich auch eine ruhigere, sauberere, energieeffizientere und sicherere Stadt. Mobilitätsmassnahmen sind zwar oft technischer Art, die ihnen zugrunde liegenden Prinzipien orientieren sich jedoch am Wohlbefinden der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt.

18

Der OP legt in Bezug auf die Mobilität diejenigen Sektoren fest, in denen die Stadt Massnahmen ergreifen wird, um die im Richtplan Mobilität definierten strategischen Ziele zu erreichen. Das Nutzungsplandossier konkretisiert diese Ziele und bestimmt die Massnahmen, die für die Sicherstellung und Verbesserung des Funktionierens der Netze der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sorgen sollen.

Der kommunale Plan Mobilität greift die Elemente der verschiedenen Agglomerationsprogramme auf. Er erfasst die bisher bekannten Projekte und vervollständigt diese mit der Planung der Gemeindeprojekte, die nicht Teil des Agglomerationsprogramms sind.

Die Bevölkerung der Stadt und des Kantons Freiburg wird in den kommenden Jahren voraussichtlich deutlich wachsen. Die Stadt muss daher Lösungen für ein höheres Verkehrsaufkommen finden, ohne dass der motorisierte Individualverkehr zunimmt. Angesichts der materiellen und umweltspezifischen Sachzwänge ist dies der Grundpfeiler des Programms.

Um den Verkehrsüberlastungen entgegenzuwirken, werden im OP daher der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert. Dies bedeutet, dass der zur Verfügung stehende Raum besser auf die Verkehrswege verteilt werden muss. Heute sind diese zu oft prioritär den Autos vorbehalten. Die Mobilitätsstrategie will:

den Verkehr nach einem multimodalen Konzept und so effizient wie möglich organisieren;

durch eine Angebotspolitik eine Veränderung der Verhaltensmuster und damit ein besseres Funktionieren der Mobilität in der Stadt und eine geringere Umweltbelastung fördern.

Dazu sind mehrere grosse Projekte für eine Aufwertung der Stadt in den strategischen Sektoren der Stadt geplant. Viele dieser Projekte haben eine Verbesserung sämtlicher Verkehrsträger zum Ziel.

Ziele nach Verkehrsträger

Öffentlicher Verkehr

Die Hauptaufgabe der Stadt Freiburg ist es, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehrsnetze auf ihrem Gebiet sicherzustellen, indem sie durch Fussweg- und Velowegnetze sowie deren angemessene Gestaltung gewährleistet, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner einen guten Zugang zu den Haltestellen haben. Die Stadt konzentriert sich zudem darauf, die verschiedenen Verkehrsträger in der Nähe der Haltestellen (Fussgänger, Velos und öV) zu koordinieren, die Linienführungen für ein erleichtertes Umsteigen am Bahnhof von Freiburg neu zu gestalten und den öV an Kreuzungen Priorität einzuräumen.

Langsamverkehr – Fussgänger und Velofahrer

Der Langsamverkehr in Freiburg hat grosses Entwicklungspotenzial: Ein Grossteil des Stadtgebiets liegt im Umkreis von 2 km vom Bahnhof, was rund zehn Minuten Fahrt mit dem Velo oder zwanzig Minuten Fussmarsch entspricht. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Stadt den Nutzungskomfort und die Sicherheit für die Fussgänger:innen und Velofahrer:innen fördern.

Die Fussgänger:innen und Velofahrer:innen müssen einen leichteren Zugang zum Stadtzentrum haben. Es muss ihnen ein durchgängiges Wegnetz für den Langsamverkehr zu Verfügung stehen.

Konkret hat sich der OP für die folgenden Optionen entschieden:

- das aktuelle Netz vervollständigen und entwickeln, um eine reibungslose Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger, eine durchgängige Streckenführung in der Stadt und Agglomeration sowie eine Verbesserung der Parkierungsbedingungen zu gewährleisten;
- gewisse bestehende Abschnitte neu gestalten, um die Qualität und/oder die Sicherheit zu verbessern;
- die fehlenden Abschnitte und Übergänge realisieren;
- die Lesbarkeit und die Signaletik des Netzes verbessern und seine Nutzung bei den Verkehrsteilnehmenden fördern.

Hinsichtlich des Fussgängernetzes will die Stadt die Logik der kürzesten Strecke einführen, um von einem Ort in der Stadt zu einem anderen zu gelangen.

In Bezug auf das Velowegnetz sollen die drei für das Velofahren geeigneten Gebiete – Pérolles/St. Leonhard/Burg-Unterstadt – und die Transagglo genutzt werden. Die Stadt wird zudem die erforderlichen Massnahmen ergreifen, um dem Velo höhere Priorität einzuräumen: Ausbau der Strecken für den Langsamverkehr, Velostreifen und Velowege mit einer verbesserten Sichtbarkeit, mehr Veloparkplätze, Kontinuität an Kreuzungen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Hauptziel der Revision des Strassennetzes ist es, seinen reibungslosen Betrieb für sämtliche Verkehrsteilnehmende sowie die wirtschaftliche Dynamik des Gemeindegebiets sicherzustellen.

Damit die durch die Stadt, die Agglomeration und den Kanton verursachten Fahrten aufgenommen werden können, ohne dass der motorisierte Individualverkehr zunimmt, soll der Durchgangsverkehr, der 40 % des MIV in Freiburg ausmacht, die Stadt künftig ringförmig umfahren. Beim Kurzstreckenverkehr ist ebenfalls ein Umdenken notwendig: Derzeit werden im Kanton 40 % der Fahrten von weniger als 3 km mit dem Auto zurückgelegt, es wäre jedoch genauso effizient und weniger belastend, dies zu Fuss, mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu tun. Die Stadt will auch auf den Pendlerverkehr einwirken und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fördern.

Um diese Verlagerung vom Privatauto zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Langsamverkehr zu unterstützen, will die Stadt zudem eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung des MIV fördern. Die Erfahrung zeigt eindeutig, dass in einer Stadt von der Grösse Freiburgs eine reduzierte Geschwindigkeit Sinn macht. Durch die Förderung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen werden die Autofahrten nicht länger dauern, den Fussgänger:innen und Velofahrer:innen wird hingegen mehr Sicherheit, Komfort und Effizienz geboten. Eine verringerte Geschwindigkeit reduziert auch die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung.

Belebte Strassen

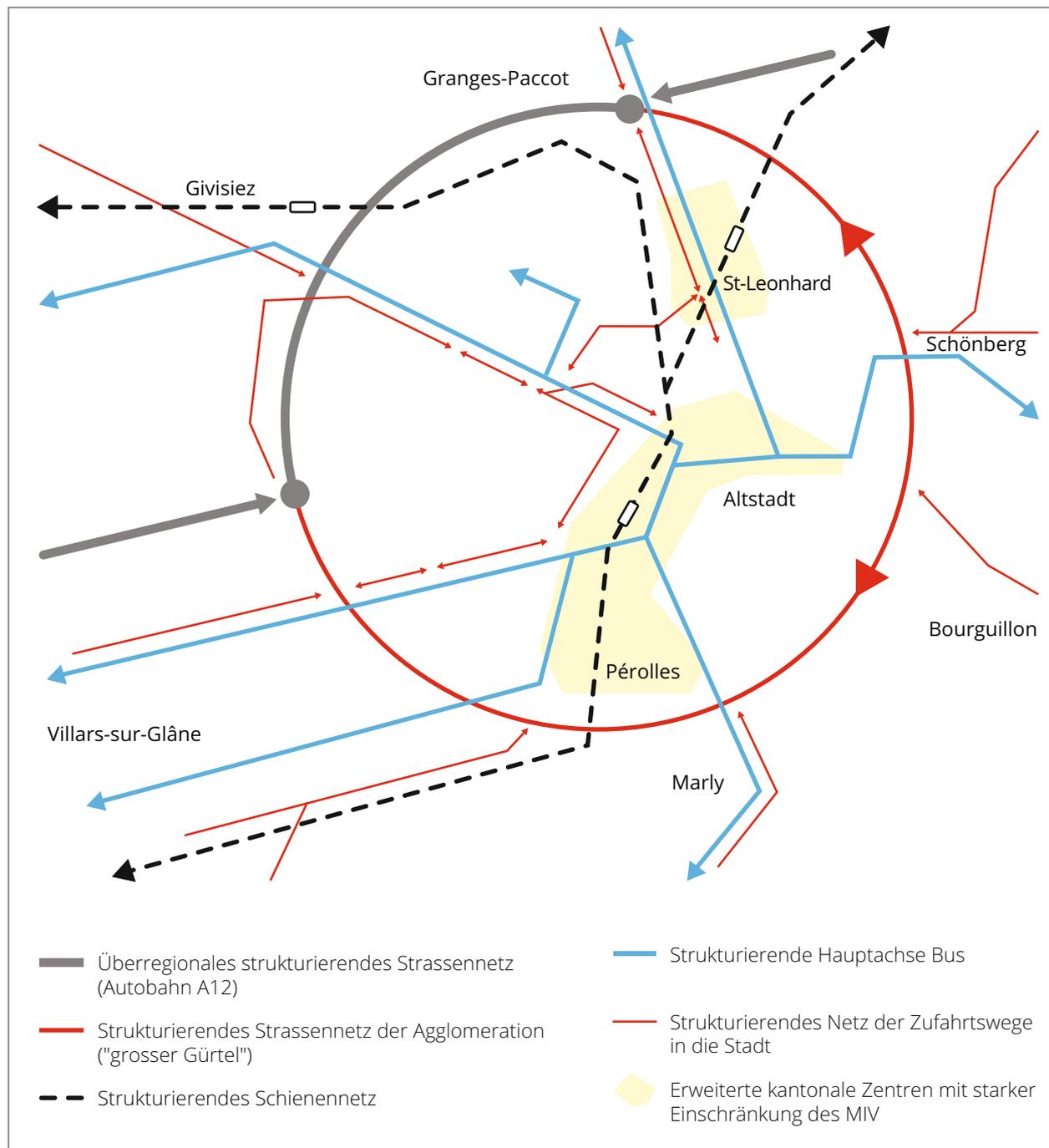
Es geht nicht darum, das Auto zu verbieten, sondern denjenigen, die wirklich darauf angewiesen sind, den Zugang zur Stadt mit diesem Verkehrsmittel zu gewährleisten. Durch die Begrenzung des Transit- und Binnenverkehrs werden Kapazitäten für den Zubringerverkehr (Besuche/Kundschaft) frei. Die Stadt wird zudem im Interesse der Effizienz und der Kohärenz eine proaktive Politik in Bezug auf das Parkieren verfolgen.

Der Mischverkehr wird es ermöglichen, die Stadt wieder auf ein menschliches Mass zu reduzieren, indem im Gegensatz zu stark befahrenen Strassen belebte Strassen ohne Bruchstellen gefördert werden.

Im Detail

Die strategischen Visionen der Agglomeration und der Stadt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Zufahrt in die Stadt des motorisierten Individualverkehrs von den Autobahnanschlüssen aus wird über den "grossen Gürtel" gefördert: Autobahn – Murten-gasse – Poya-Brücke – Route de Bourguillon – Route de la Fonderie – Route de la Glâne – Route de Cormanon.
- Die öffentlichen Verkehrsmittel entwickeln sich sternenförmig von den Bahnhöfen aus: Sie bieten eine gute Anbindung an das Stadtzentrum und vom Zentrum aus in die verschiedenen Quartiere.
- Der Verkehr und die Siedlungsentwicklung werden durch den Bahnhof und die gemeinsamen Abschnitte der Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs strukturiert. Ein feines Netz für den Langsamverkehr fördert den Zugang ins Stadtzentrum, in dem die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr stark eingeschränkt wird.
- Zwischen dem Zentrum und den Quartieren werden die Wege der einladend gestalteten strukturierenden Achsen hauptsächlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.



Energie

Die vom Schweizer Volk anlässlich der eidgenössischen Abstimmung im Mai 2017 gutgeheissene nationale Energiewende erfordert die Einbindung sämtlicher Ebenen des politischen Systems der Schweiz. Es sind eidgenössische und kantonale Gesetzesänderungen notwendig, um günstige Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Volkswillens zu schaffen, es sind jedoch vor allem die Massnahmen auf kommunaler Ebene, die es ermöglichen, die Energiewende vor Ort zu erreichen.

Energieplanung

Die Stadt hat eine territoriale Energieplanung erarbeitet, um zum einen den aktuellen und künftigen Energiebedarf des Gemeindegebietes zu quantifizieren und zum andern das gesamte Potenzial an erneuerbaren Energien in der Gemeinde zu ermitteln.

Die Kombination dieser beiden Analyseansätze bietet der Stadt Freiburg erfreuliche Perspektiven in Bezug auf die Energiewende. Die verschiedenen Studien haben gezeigt, dass es realistisch scheint, die Treibhausgasemissionen (ohne Mobilität, jedoch unter Berücksichtigung des demografischen Wachstums) in der Gemeinde bis 2035 um fast 30 % zu reduzieren. Im gleichen Zeitraum könnte die Nutzung einheimischer erneuerbarer Energien um über 200 % zunehmen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn schrittweise auf fossile Brennstoffe für die Beheizung von Gebäuden und die Warmwasseraufbereitung verzichtet wird. Da diese Art der Beheizung in der Gemeinde derzeit rund 80 % der thermischen Energieerzeugung ausmacht, handelt es sich hierbei um ein gewaltiges Vorhaben. Die Stadt Freiburg hat für diesen Wandel in der Technologie der Wärmeerzeugung daher verschiedene kommunale Rahmenbedingungen geändert.

Fernwärme

Die Einführung der erneuerbaren Fernwärme in der Stadt Freiburg ist eine der wichtigsten Massnahmen der Energieplanung. Dieses neue mit erneuerbarer Energie betriebene Wärmenetz wird in vielen Gebieten der Stadt eine Alternative zum Erdgasnetz darstellen. Damit die Energiewende erfolgreich umgesetzt werden kann, verlangt das Gemeindebaureglement (GBR), dass die Gebäude in den Gebieten der Stadt mit der höchsten Energiedichte bei einem Wechsel ihrer Wärmeerzeugungsanlagen an dieses Netz angeschlossen werden. Eigentümer, die sich für eine alternative erneuerbare Energie entscheiden, können dies tun, da nur die Inbetriebnahme neuer Anlagen für fossile Brennstoffe oder deren gleichwertiger Ersatz verboten ist.

Grosse Energiepotenziale

Die territoriale Energieplanung hat viele grosse Energiepotenziale innerhalb der Gemeindegrenzen aufgezeigt. Da die meisten von ihnen einen zentralen Betrieb erfordern, wurde die Entwicklung eines Fernwärmenetzes vorangetrieben, damit möglichst viele Freiburgerinnen und Freiburger von den erneuerbaren Energieressourcen profitieren können.

Privat genutzte erneuerbare Energien

Fernwärmenetze in den Gebieten der Stadt mit der tiefsten Energiedichte werden nicht ausgebaut. Bei der Erneuerung oder der Inbetriebnahme von neuen Anlagen bleibt das Verbot der fossilen Brennstoffe hingegen bestehen. In diesen Stadtgebieten werden die privat genutzten erneuerbaren Energien daher der Schlüssel für die Energiewende sein.

Altstadt von Freiburg

Aufgrund seines schützenswerten Charakters gelten für diesen Teil der Stadt Freiburg nur wenige Einschränkungen hinsichtlich der Energieentwicklung.

Begleitmassnahmen

Nach der Erarbeitung der territorialen Energieplanung hat sich die Stadt Freiburg entschieden, weitere Überlegungen anzustellen und einen Katalog von Begleitmassnahmen für die Förderung der Energiewende festgelegt. Zu den wichtigsten bereits umgesetzten Massnahmen gehören das Förderprogramm Energiewende, das Programm für den Ausbau von Solaranlagen und die Einführung eines neuen Finanzierungsinstruments für die Energiewende. Diese Engagements wurden unter anderem mit dem Label Energiestadt Gold belohnt, das der Stadt Freiburg 2021 verliehen wurde.

Projekte

Durch umfassende in der Planungs- und Umsetzungsphase befindliche Projekte wird die Qualität des öffentlichen Raums verbessert und der Langsamverkehr in der Stadt Freiburg gefördert werden. Die Aufwertung des Gebiets um den Bahnhof spielt dabei eine entscheidende Rolle. Es werden tiefgreifende Veränderungen stattfinden, an denen die Stadt sowie zahlreiche Partner beteiligt sein werden. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung, der Esplanade der Post sowie des Standorts Ancienne Gare wird neue öffentliche Räume von hoher Qualität schaffen und den Fussgänger:innen sowie den Velofahrer:innen grosszügige Verkehrs- und Flanierflächen bieten.

Zwei weitere Projekte zeugen von der Handlungsbereitschaft der Stadt:

1. Strecke für den Langsamverkehr Bahnhof-Pérolles

Dieses Projekt soll den Bahnhof über einen Weg für den Langsamverkehr mit der Universität Pérolles verbinden. Die Strecke führt entlang des ehemaligen Gleises oberhalb der Route des Arsenaux und wird viele strategische Sektoren bedienen. Die Umsetzung des ersten Abschnitts, der den Liselotte-Spreng-Platz mit Charmettes verbinden wird, beginnt 2025.

2. Unterführung und Richemond-Kreuzung

Dieses Projekt, das Ende 2024 zu einer neuen Unterführung unter den Eisenbahnlinien führen wird, setzt die Stadt in Zusammenarbeit mit der SBB um. Die neue Unterführung wird die Mobilität zwischen der Esplanade de l'Ancienne Gare und der Richemond-Kreuzung, die die Rue Louis-d'Affry mit der Avenue Beauregard und der Avenue du Midi verbindet, erheblich erleichtern. Das Projekt beinhaltet auch die Neugestaltung dieser Kreuzung, die als künftige Begegnungszone eine gemeinsame Nutzung des Raums ermöglichen wird.



Das Projekt zur Neugestaltung der Richemond-Kreuzung, LZA Architekten AG, Gruner AG © STRATUS Wetering

Nutzungs- plandossier

Das Nutzungsplandossier ist das rechtsverbindliche Instrument, das die Grundsätze des Richtplans umsetzt. Es umfasst das Gemeindebaureglement und die verschiedenen Zonennutzungspläne.

Das Gemeindebaureglement

Das Gemeindebaureglement (GBR) legt die Bestimmungen zum Zonennutzungsplan und den Bauten fest.

Der Zonennutzungsplan

Das Gebiet einer Stadt ist von Natur aus diversifiziert, mit einem Zentrum, in dem das urbane Leben stattfindet, Naturräumen sowie Orten, an denen Wohnungen oder gewerbliche oder industrielle Tätigkeiten im Vordergrund stehen. Um das Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Funktionen und der Harmonie der Stadt als Ganzes zu erhalten, wird die Stadt in einem Zonennutzungsplan in Nutzungszonen unterteilt. In diesem Plan werden auch Perimeter mit speziellen Vorschriften, Schutzperimeter sowie Perimeter festgelegt, für die die Erstellung eines Detailbauungsplans zwingend erforderlich ist.

Die Revision der Zoneneinteilung führt zu keinen grösseren Veränderungen. Die wichtigsten Änderungen betreffen die Bodennutzung: Effizienz und Verdichtung sollen an den Orten gefördert werden, wo es Sinn macht, namentlich in den gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Zentrumszonen.

Zentrumszonen

Die Stadtzonen I und II entsprechen der historischen Stadt.

Aufgrund ihres hohen historischen Werts ist die Zone I geschützt. Gebäude und öffentliche Räume sind vollständig zu erhalten. In der Zone II gelten ähnliche Bestimmungen, sie lassen jedoch mehr Spielraum für Erweiterungen und Umbauten.

Die Stadtzone III entspricht dem modernen Stadtzentrum. In ihr finden die meisten Umgestaltungen und Entwicklungen des Stadtzentrums statt, die maximale Gebäudehöhe beträgt hier 23,8 Meter. Die Stadtzone

IV entspricht den modernen Teilen der Stadt, die sich weiter am Stadtrand befinden. Von der Stadtzone III unterscheidet sie sich vor allem durch einen Grünflächenindex, der eingehalten werden muss.

Die Zonen der urbanen Plätze umfassen den Großteil der Plätze und Strassen des Stadtzentrums und der historischen Stadt. Ihr spezifischer Charakter ist zu erhalten.

Wohnzonen

Die Wohnzonen werden nach ihrer hohen, mittleren oder geringen Dichte unterschieden. Der Bauindex wurde angepasst bzw. erhöht, die Bautypologie flexibler gestaltet und ein Grünflächenindex eingeführt. Die neuen geschützten Wohngebiete bieten nun die Möglichkeit, die spezifische Struktur eines Stadtteils unabhängig vom kulturhistorischen Wert jedes einzelnen Gebäudes zu erhalten.

Übrige Randzonen

In der Gewerbezone I, II und III befinden sich Industrie, Gewerbe und Lagerräume. Mit der Zone vereinbare Dienstleistungstätigkeiten sind möglich.

Die Zone von allgemeinem Interesse ist den Aktivitäten vorbehalten, die zum Gemeinwohl der Bevölkerung beitragen, wie Aktivitäten im Bereich Bildung, medizinische Versorgung, Verwaltung, Religion, Sport, Erholung oder Kultur. Es sind nur Gebäude und Einrichtungen erlaubt, die für diese Aktivitäten vorgesehen sind.

Die Grünzone von allgemeinem Interesse ist für den Outdoor-Sport, die Erholung sowie für Parks vorgesehen.

Die grüne Landschaftsschutzzone stellt den Schutz von Standorten von besonderer Schönheit sicher, deren natürliche oder bauliche Elemente einen grossen typologischen und ästhetischen Wert haben.

Die Naturschutzzone schützt die Biotope von grossem Interesse sowie landschaftlich sehr wertvolle Standorte. Alle Eingriffe, welche deren Zustand verändern können, sind verboten.

Das Waldgebiet wird gemäss der Bundes- und Kantonsgesetzgebung über den Wald festgelegt und geschützt.

Die Landwirtschaftszone ist hauptsächlich für die Landwirtschaft oder den Gartenbau bestimmt.

Perimeter zum Schutz vor Naturgefahren

Im Zonennutzungsplan werden die Grunddaten zu den Naturgefahren erfasst. Hohen Risiken ausgesetzte Bausektoren werden in Perimeter aufgenommen, für die besondere Vorschriften gelten (Magere Au, Pisciculture oder Neustadt-Quartier) und die ein Bauverbot vorschreiben.

Perimeter mit speziellen Vorschriften, die eine Nutzungszone überlagern

In den Perimetern mit speziellen Vorschriften gelten besondere raumplanerische Rahmenbedingungen.

24

Perimeter, die in einem geltenden oder obligatorischen Detailbebauungsplan geregelt werden

Der Zonennutzungsplan bestimmt eine Reihe von strategischen Perimetern, in denen die Entwicklung obligatorisch in einem Detailbebauungsplan (DBP) geregelt werden muss, d.h. durch einen Prozess, der die Entwicklung eines Projekts auf Privatgrundstücken ermöglicht, indem die Eigentümer untereinander an ein einheitliches Konzept gebunden sind.

Der Plan de protection du site

Der revidierte *Plan de protection du site* berücksichtigt künftig das Bundesinventar ISOS und übernimmt das Verzeichnis der Kulturgüter des Amtes für Kulturgüter des Kantons. Letzteres diene als Grundlage für die Zuteilung der Gebäude auf dem gesamten Gemeindegebiet in die Schutzkategorien 1, 2 oder 3, entsprechend den Anforderungen des kantonalen Richtplans.

Der *Plan de protection du site* bezweckt nicht nur den Schutz der Qualität von historischen Gebäuden, sondern auch der Freiräume und der charakteristischen städtebaulichen Strukturen.

Der Plan de protection environnementale

Der *Plan de protection environnementale* stellt den Schutz von Bäumen, baumbestockten Flächen und

der Gewässer sicher. Er bestimmt den Gewässer- raum, dessen Nutzung und Bewirtschaftung von der kantonalen und eidgenössischen Gesetzgebung geregelt werden.

Der Plan des degrés de sensibilité au bruit

Der *Plan des degrés de sensibilité au bruit* legt die Perimeter fest, in denen besondere Beschränkungen zur Lärmbegrenzung zur Anwendung kommen können.

Der Plan du dosage des fonctions

Der *Plan du dosage des fonctions* legt fest, welche Teile eines Gebäudes für das Gewerbe, das Wohnen oder frei genutzt werden können. Er umfasst die Stadtzonen I, II, III und IV und bestimmt die Strassenfronten, entlang derer die Erdgeschosse der Gebäude für Tätigkeiten oder Dienstleistungen genutzt werden müssen.

Der Plan des secteurs de stationnement

Der *Plan des secteurs de stationnement* legt in den jeweiligen Perimetern Höchstgrenzen in Bezug auf die Zahl der Parkplätze fest, die geschaffen werden dürfen.

Der Plan des périmètres énergétiques

Der *Plan des périmètres énergétiques* bestimmt die Perimeter, in denen mit Fernwärme und mit erneuerbaren Energien betriebene Anlagen für Neubauten oder den Ersatz von alten Anlagen vorgeschrieben sind.

Der Plan des limites de construction, des alignements obligatoires et des périmètres d'évolution

Der *Plan des limites de construction, des alignements obligatoires et des périmètres d'évolution* legt die Grenzen fest, innerhalb derer die Gebäude und andere Bauten auf den beiden Seiten von Strassen oder öffentlichen Räumen gebaut werden können.

- Stadtzone I
- Stadtzone II
- Stadtzone III
- Stadtzone IV
- Geschützte Wohnzone I
- Geschützte Wohnzone II
- Wohnzone geringer Dichte
- Wohnzone mittlerer Dichte I
- Wohnzone mittlerer Dichte II
- Wohnzone hoher Dichte
- Zone, die durch einen kantonalen Nutzungsplan geregelt wird
- Arbeitszone I
- Arbeitszone II
- Arbeitszone III
- Zone von allgemeinem Interesse
- Grünzone von allgemeinem Interesse
- Geschützte Zone der urbanen Plätze
- Zone der urbanen Plätze
- Grüne Landschaftsschutzzone
- Grüne Landschaftsschutzzone
- Waldfläche
- Überlagernde Naturschutzonen
- Überlappendes Sektor mit hoher Gefahr - Massenbewegungen
- Überlappendes Sektor mit mittlerer Gefahr - Massenbewegungen
- Überlappendes Sektor mit geringer Gefahr - Massenbewegungen
- Überlappendes Sektor mit indikativer Gefahr - Massenbewegungen
- Überlappendes Sektor mit hoher Gefahr - Hochwasser
- Überlappendes Sektor mit mittlerer Gefahr - Hochwasser
- Überlappendes Sektor mit geringer Gefahr - Hochwasser
- Überlappendes Sektor mit Restgefahr - Hochwasser

- Perimeter mit militärischer Nutzung
- Perimeter zur Erhaltung von Kleinsiedlungen mit nicht-landwirtschaftlichem Sektor
- 3 Perimeter mit speziellen Vorschriften
- Perimeter, die durch einen kantonalen Nutzungsplan geregelt werden
- blueFACTORY
- Detailbebauungsplan (DBP)

- | | |
|----|-------------------------|
| 1 | Africanum |
| 2 | Alter Bahnhof |
| 3 | Arsenaux |
| 4 | Bahnhofstrasse Süd |
| 5 | KUB Albertinum |
| 6 | Beau-Chemin |
| 7 | Beaumont Sud |
| 8 | Beauregard Jolimont |
| 9 | Beausite |
| 10 | Bonlieu |
| 11 | Chassotte |
| 12 | Condensateurs |
| 13 | Daillettes |
| 14 | Fonderie |
| 15 | Friglàne |
| 16 | Gachoud |
| 17 | Grand-Places |
| 18 | H2léO |
| 19 | Haut du Schoenberg |
| 20 | Hauts de Schiffenen Est |

- | | |
|----|--|
| 21 | Hauts de Schiffenen Ouest |
| 22 | Les Neigles |
| 23 | Monséjour |
| 24 | Parc de la Fonderie |
| 25 | Pérolles - Arsenaux - Pilettes |
| 26 | Pfaffengarten |
| 27 | Pilettes |
| 28 | Post-Bürgerspital |
| 29 | Route des Arsenaux - Frédéric-Chaillet - François-Guillimann - Simplon |
| 30 | Saint-Barthélémy |
| 31 | Sainte-Agnès |
| 32 | St. Leonhard |
| 33 | Saint-Michel |
| 34 | Saint-Pierre |
| 35 | Stadtberg |
| 36 | Torry Ost |
| 37 | Gaswerk |
| 38 | Villars Bertigny |
| 39 | Industriezone der Route du Jura |



Zonennutzungsplan

Publikation

November 2018, aktualisiert im Juni 2024

Nachweise

Fotos: Charly Rappo

3D-Ansicht Projekt Burg-Quartier (S. 13): Studio Montagnini Fusaro © Montagnini-Fusaro

3D-Ansicht Richemond-Projekt (S. 22): LZA architectes, Gruner SA © STRATUS

