

Testplanung Torry-Ost

Synthese des Berichts des Expertenrats
September 2023-November 2024



Das Projekt

Das Projekt Torry-Ost ist eine ehrgeizige Initiative, die darauf abzielt, im östlichen Teil des Torry-Hügels in Freiburg in einen attraktiven Lebensraum für alle zu schaffen.

Gemäss dem Ortsplan (OP) der Stadt Freiburg unterliegt das Gebiet einem verbindlichen Detailbebauungsplan (DBP), der es ermöglicht, ein gemischtes Quartier mit Wohnungen, Aktivitäten, öffentlichen Einrichtungen und hochwertigen Aussenräumen zu entwickeln. Der Standort stellt die grösste Entwicklungszone der Stadt Freiburg dar. Der OP sieht vor, dass sich der DBP auf einen Studienauftrag stützt, der in Form einer Testplanung (nach SIA 143) durchgeführt wird.



Die Testplanung

Ziel der Testplanung ist es, ein nachhaltiges Quartier zu entwickeln, das auf den drei Säulen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft basiert. Die allgemeinen Grundsätze sollen eine kontrollierte und integrierte Entwicklung ermöglichen, mit der das Quartier in unabhängigen Etappen unter Einhaltung der Baurechtsvorgaben ausgebaut wird.

Die Vorschläge müssen den Rahmenbedingungen des OP und den Leitlinien entsprechen. Die Teams mussten zudem die Absicht einbeziehen, das gesamte Quartier mit Labels wie SNBS oder Minergie-Areal zu zertifizieren.



Leitlinien



Ablauf der Testplanung

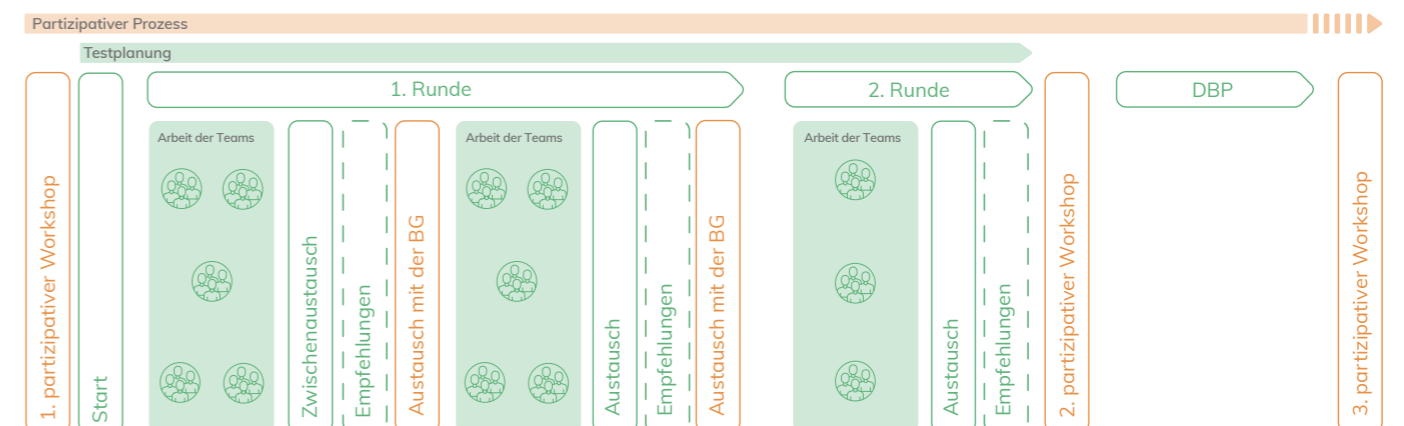
Das Pflichtenheft der Testplanung wurde auf Grundlage der Anforderungen des neuen OP der Stadt Freiburg, der spezifischen Ziele der Bauherrschaft sowie der Ergebnisse aus den verschiedenen Vorab-Diskussionen mit den städtischen Diensten, der Gemeinde Granges-Paccot, dem Kanton, der Agglomeration und der Bevölkerung (partizipativer Prozess und Begleitgruppe) erstellt.

Runde ausgewählt, in der die Projekte weiter ausgearbeitet wurden. Diese haben die Überlegungen vertieft und werden damit zur Erstellung des künftigen Detailbebauungsplans (DBP) beitragen.

Dem Expertenrat stand Herrn Pierre Feddersen vor. Die Testplanung wurde vom Büro Team + organisiert.

In der ersten Runde wurden fünf Teams, bestehend aus jeweils einem Architekturbüro, einem Landschaftsarchitekturbüro und einem Ingenieurbüro für Mobilität, mit der Ausarbeitung von Vorschlägen beauftragt. Danach wurden drei Teams für die zweite

Ein partizipativer Prozess mit öffentlichen Workshops und einer Begleitgruppe (BG), die unter anderem aus Vertretenden von Interessengruppen besteht, unterstützt das Verfahren seit Beginn des Projekts.



Projekt Apaar

RGR : Ingénieur mobilité



Merkmale des Projekts

Das Projekt bringt eine Urbanisierung am Rand des Jura-Quartiers, um den Hügel aufzuwerten und die Landwirtschaft auf dem Areal zu erhalten. Die Gebäude sind so positioniert, dass die Aussicht auf die Landschaft und nach innen auf das Quartier bewahrt wird.

Die Entwicklung erfolgt in drei Stufen, die jeweils eine spezifische Rolle spielen:

- Die Stufe des Parks oben auf dem Hügel
- Die Stufe des öffentlichen Lebens in der Mitte
- Die Stufe des Bahnhofs am Fusse des Hügels

Jede Stufe weist eine passende Gebäudetypologie und Aktivitäten entsprechend ihrer Funktion auf. Ein Netz von öffentlichen Räumen aus verschiedenen Stufen und dem Agglomerationspark erstreckt sich vom Fuss bis zum oberen Teil des Hügels.

Aussenräume, die zugleich Kultur- und Naturflächen sind, stellen einen Übergang zwischen den urbanen und den landwirtschaftlich geprägten Zonen dar.

Durch eine Umleitung der Buslinie 5 und eine Haltestelle im Weiler wird das Quartier an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Aufzüge und Brücken verbinden den Bahnhof mit dem Weiler. Ein barrierefreier Fussweg, der für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich ist, zieht sich durch das Quartier. Über steilere Wege kann man das Quartier schneller durchqueren. Ein grosser Parkplatz in der Nähe des Bahnhofs sowie zwei kleine Parkplätze im Weiler und im oberen Teil des Quartiers vervollständigen die Infrastruktur. Der motorisierte Individualverkehr ist im Quartier verboten. Die Aktivitäten konzentrieren sich vor allem rund um den Bahnhof und den Weiler.



Wichtigste Stärken

- Gesamtvision und Aufwertung des Hügels
- Bewahrung der Aussichten
- Nutzung des Hügels mit einem pädagogischen Bauernhof und einer Schule
- Gemeinsame Räume, die sich über das ganze Quartier verteilen
- Belebung der Plätze durch aktive Erdgeschosse
- Bahnhofplatz mit Aktivitäten
- Mögliche Synergien im Weiler zwischen den öffentlichen Einrichtungen
- Kleine Parkplätze oben auf dem Hügel
- Lösungen für den öffentlichen Verkehr



Wichtigste Fragestellungen

- Höhe der Gebäude im oberen Teil des Quartiers
- Entsorgung der Aushubmaterialien ausserhalb des Areals
- Einbindung des Bahnhofbereichs in das Quartier
- Konzentration von Geschäften und Dienstleistungen in der Nähe des Bahnhofs
- Vermeidung von Restflächen durch Wege, die die Freiflächen durchschneiden
- Umleitung der Buslinie am Rand des Quartiers
- Busspur systematisch vom Fussweg getrennt
- Kosten und visuelle Auswirkungen der Brücke

Projekt Tribu Architecture SA Bonnemaison-paysage Sàrl | mrs partner SA



Merkmale des Projekts

Das Projekt basiert auf dem Konzept des „Wohnens am Hang“, mit Gebäuden, die entlang von Serpentinien ausgerichtet sind, die auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Es bietet zwei Arten von Wohnformen:

- Urbane Typologie zwischen dem Bahnhof und dem Weiler
- Dörfliche Typologie oben auf dem Areal

Diese Wahl der Typologie und der Höhenordnung bewahrt die Aussicht vom Gipfel und vom Weiler. Die öffentlichen Räume und Strassen werden durch die Fassaden definiert, mit aktiven Erdgeschossen, die das Quartier beleben. Plätze schaffen Begegnungspunkte, während der Weiler öffentliche Einrichtungen wie eine Schule, ein Quartierhaus und Geschäfte rund um einen zentralen öffentlichen Raum zusammenfasst.

Die Aktivitäten befinden sich hauptsächlich zwischen dem Bahnhof und dem Weiler. Ein öffentlicher Park, Gärten und ein Obstgarten sind im oberen Teil des Hügels und am Rand der Bauzone geplant. Das Projekt schlägt einen Schutzstatus für den oberen Teil des Hügels vor, um diesen zu erhalten.

Ein grosser Parkplatz ist in der Nähe des Bahnhofs geplant, ausserdem ein kleinerer im oberen Teil des Quartiers für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die Buslinie 5 wird ins Zentrum des Quartiers umgeleitet und erhält zwei neue Haltestellen, über die das gesamte Quartier angebunden wird. Passerellen und Aufzüge erleichtern den Zugang zwischen dem Bahnhof und dem Weiler und fördern damit die Nutzung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.



Wichtigste Stärken

- Ein urbaner Entwurf mit qualifizierten Strassenräumen
- Bewahrung der Aussicht
- Verknüpfung zwischen dem urbanen Quartier und den landwirtschaftlichen Flächen
- Differenzierte öffentliche Räume, die sich über das ganze Quartier verteilen
- Schaffung einer vielfältigen Palette von Räumen mit verschiedenen Typologien und Dichten von Gebäuden, Atmosphären, Charakteren und Nutzungen
- Bahnhofplatz mit Aktivitäten
- Zwei wichtige Aktivitätszentren schaffen zentrale Bezugspunkte: eines am Bahnhof, das andere im Weiler
- Verschiedene Mobilitätsdienstleistungen, die das Konzept eines autofreien Quartiers unterstützen
- Netzwerk von Wegen für den Langsamverkehr mit barrierefreien Serpentinien für Menschen mit eingeschränkter Mobilität



Wichtigste Fragestellungen

- Visuelle Auswirkungen der Anordnung der Gebäude
- Stark ausgeprägte Unterschiedlichkeit der Gebäudetypologien
- Schutz des oberen Teils des Hügels
- Risiko, ein Hitzeinsel am Bahnhof zu schaffen
- Erreichbarkeit des oberen Teils des Quartiers
- Obwohl die Konzentration in zwei starken Aktivitätszentren das Quartier strukturiert, könnte die Brücke das Potenzial der Serpentinien untergraben
- Komplexität der Phasenplanung

Projekt Salewski Nater Kretz AG

META Landschaftsarchitektur GmbH | IBV Hüsler AG



Merkmale des Projekts

Das Projekt basiert auf drei Serpentine, welche das Prinzip der Poya aufgreifen und die der natürlichen Topographie folgen und so den Aushubarbeit minimieren. Die Gebäude sind so angeordnet, dass die Aussichten bewahrt und gegenseitige Einsichtnahme vermieden wird, während gleichzeitig gut ausgerichtete Wohnungen mit Blick auf die Landschaft geschaffen werden.

Ein zentraler öffentlicher Raum, der charakteristische Merkmale anderer öffentlicher Räume der Stadt Freiburg aufnimmt, verbindet den Fuss des Hügels mit dem oberen Teil des Quartiers und integriert dabei den Bahnhof und den Weiler. Die leicht abfallenden Serpentine, die für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind und über Aussichtspunkte verfügen, führen zum Park oben auf dem Hügel. Gemeinschaftsplätze, sogenannte „Cluster“,

strukturieren die öffentlichen Räume, fördern den Austausch zwischen den Nachbarn und richten die Eingänge der Gebäude aus.

Das Quartier Torry-Ost ist gut an die bestehende Mobilitätsinfrastruktur der umliegenden Quartiere angebunden. Die Mobilität konzentriert sich rund um einen zukünftigen SBB-Bahnhof, die Umleitung der Buslinie 5 und zwei Bushaltestellen. Zwei Parkplätze sind vorgesehen: einer in der Nähe des Bahnhofs und ein weiterer oben auf dem Hügel. Die Serpentine und direkten Wege verbinden den oberen und den unteren Teil des Quartiers. Zudem sind zwei zentrale Aktivitätszonen geplant, eine in der Nähe des Bahnhofs und eine im Weiler.



Wichtigste Stärken

- Einbezug der Topographie
- Bewahrung der Aussicht
- Morphologie der Gebäude und Räume
- Mögliche Synergien im Weiler zwischen den öffentlichen Einrichtungen
- Kontinuität von Agy-Ebene bis zum oberen Teil des Hügels
- Gut in das Quartier integrierter Bahnhofsbereich
- Dichte Netzwerke von Fusswegen und Serpentine, die auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind
- Umleitung der Buslinie 5 innerhalb des Quartiers mit 2 Haltestellen
- Schrägaufzug in Verbindung mit dem Bus, um die Topographie zu überwinden, ohne auf eine Brücke angewiesen zu sein



Wichtigste Fragestellungen

- Höhe der Gebäude im oberen Teil des Quartiers
- Details zu den Eingängen bestimmter Gebäude und Sichtbeziehungen
- Wenig Vielfalt in der Körnung
- Aussichten nicht durch Bäume blockieren
- Dimensionen des Bahnhofplatzes: zu grosse Flächen vermeiden, die schwer zu beleben sind
- Bahnhofplatz in Hanglage
- Klarheit über den Standort von Aktivitäts- und Freizeitbereichen, dabei ruhigere Zonen bewahren
- Einbahnstrasse für die Buslinien
- Etappierung des Projekts in Abhängigkeit von den Gemeinschafts-Clustern

Kennzahlen

Die Tabelle zeigt die Kennzahlen der in der zweiten Runde vorgestellten Projekte. Die in Rot dargestellten Zahlen beziehen sich auf die Elemente, die im Pflichtenheft der Testplanung festgelegt sind. Dieses wurde auf Grundlage der Anforderungen des neuen Ortsplans (OP) der Stadt Freiburg, der spezifischen Ziele der Bauherrschaft sowie der Ergebnisse aus den verschiedenen vorab geführten Gesprächen erstellt.

Die Dichte wurde unter den Teams und dem Expertenrat besprochen. Nachdem die Teams gebeten wurden, eine Dichte von 136'500 m² zu testen, wie im Pflichtenheft angegeben, wurde festgestellt, dass die für das Areal passende Dichte bei etwa 120'000 m² der relevanten Bruttogeschossfläche (BGF) oberirdisch liegt. Diese Ziel-Dichte wurde für die weitere Planung übernommen.

Die Dichte wird auf Basis der relevanten Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss der Norm SIA 421 berechnet. Die Schätzungen bleiben vereinfacht, da die Projekte noch nicht in ausreichendem Detailgrad vorliegen, um eine präzise Berechnung der BGF zu ermöglichen. Die sekundären Nutzflächen (SNF) und die Installationsflächen (IF) gemäss der Norm SIA 416 sind in diesen Schätzungen enthalten. Die oberirdischen Parkflächen werden ebenfalls in die relevanten Bruttogeschossflächen einbezogen, aufgrund ihrer volumetrischen Auswirkung und ihres Potenzials zur Umnutzung in Wohnraum oder für Aktivitäten. Die Flächen im Untergeschoss werden hingegen nicht berücksichtigt. Die Zahlen in der untenstehenden Tabelle sind Schätzungen basierend auf den Projekten der zweiten Runde. Die konkreten Ziele werden bei der Ausarbeitung des Detailbebauungsplans (DBP) festgelegt.

	CDC / OP	Apaar	Tribu Architecture	Salewski Nater Kretz
Gesamte Geschossfläche (Richtwert)*	120 000 m²	122'000 m ²	120'000 m ²	130'000 m ²
Geschossfläche Wohnungen (Richtwert)*	80 %	80 %	78 %	81 %
SWE	24 %	24 %	22 %	33 %
Marktkonforme Mietwohnungen	32 %	32 %	34 %	24 %
Bezahlbare Wohnungen	24 %	24 %	22 %	24 %
Anzahl Wohnungen **		960	910	1050
Geschossfläche Aktivitäten (Richtwert)*	20 %	20 %	22 %	19 %
AZ ***	0.9 AZ	0.9 AZ	0.9 AZ	1.0 AZ
Grünfläche ****	40 %	63 %	60 %	64 %
Agglomerationspark	26 %	40 %	28 %	31 %
Anzahl Parkflächen		3	2	2
Anzahl Parkplätze	max. 450 Plätze	340 Plätze	375 Plätze	468 Plätze
Zufahrt über Mettetlet	min 66 %	79 %	96 %	84 %
Zufahrt über Jura-Quartier	max 34 %	21 %	4 %	16 %

* Geschossfläche (Richtwert): Alle Teams haben den Zielwert von 120'000 m² Geschossfläche erreicht. Allerdings müssen die Zahlen als erste Schätzungen begriffen werden, da die Geschossfläche ebenfalls die sekundären Nutzflächen (SNF) und die Anlagenflächen (AF).
 ** Schätzung auf der Grundlage von Wohnungen mit durchschnittlich 100 m² Bruttogeschossfläche
 *** Berechnung auf der Grundlage der gesamten Bauzone und der oberirdischen Geschossfläche
 **** Schätzung auf der Grundlage der Generalpläne der Teams

Die Zahlen in der obenstehenden Tabelle sind Schätzungen auf der Grundlage der Projekte der zweiten Runde. In der Ausarbeitung des DBP werden verbindliche Zielwerte festgelegt.

Schlussfolgerung

Der Expertenrat möchte die Qualität und Kohärenz der von allen Teams vorgestellten Projekte hervorheben. Jedes Team hat interessante Elemente zur Weiterentwicklung des Areals beigetragen. Diese Vorschläge werden die Überlegungen bereichern, die zur Erstellung des zukünftigen Detailbebauungsplans (DBP) führen.

Auf Grundlage der vorgestellten Projekte empfiehlt der Rat der Bauherrschaft, sich hauptsächlich auf eines der drei für die zweite Runde

ausgewählten Projekte zu stützen, um das Risiko eines „Patchwork-Projekts“ zu vermeiden, das an Kohärenz verlieren könnte. Das Projekt des Teams Salewski Nater Kretz hat den Expertenrat aufgrund seiner Qualitäten, seiner städtebaulichen Prinzipien und seiner Anpassungsfähigkeit am meisten überzeugt. Der Rat empfiehlt daher, dieses Projekt als Grundlage für die Weiterentwicklung des Detailbebauungsplans (DBP) zu verwenden, dabei jedoch auch relevante Beiträge und Ideen der beiden anderen Teams zu integrieren.



Expertenrat

Präsidium

Pierre Feddersen, Präsident
Architekt-Stadtplaner

Christina Zouboulakis, Vizepräsidentin
Architektin-Stadtplanerin

Stadt Freiburg

Thierry Steiert
Stadtammann

Elias Moussa
Direktion Bauwesen

Enrico Slongo
Dienstchef des Amtes für Architektur
und Stadtplanung

Grundeigentümer

Philippe Berset
Dienstchef der Burgerverwaltung

Patrice Riedo
Geschäftsführer Missionshaus Bethlehem

Antoine Rerolle
Direktor Region Mittelland, Losinger Marazzi AG

Berufsfachpersonen (5 Stimmen)

Floriane Robert
Architektin-Stadtplanerin

Julie Imholz
Landschaftsarchitektin

Yves Delacrétaz
Mobilitätsingenieur

Joëlle Zimmerli
Soziologin

Hervé Froidevaux
Immobilienexperte

Stellvertreter

Peter Giezendanner
Architekt-Stadtplaner

Delphine Galliard
Stadtplanerin, Stadt Freiburg

Matthieu Gauvin
Projektleiter Torry, Losinger Marazzi AG

Toralf May
Architekt-Stadtplaner, Losinger Marazzi AG

Der Bericht wurde vom Büro Team+ verfasst.

Das Projekt Torry-Ost wird vom Verein Missionshaus Bethlehem und der Bürgergemeinde Freiburg in Zusammenarbeit mit der Stadt Freiburg entwickelt. Die beiden wichtigsten Grundbesitzer haben Losinger Marazzi mit der Projektleitung für die Entwicklung dieses Standorts beauftragt.

Weitere Informationen finden Sie auf www.torry.ch

