



Ville de Fribourg

Conseil communal

Message au Conseil général

du 8 juillet 2025

Crédit d'étude complémentaire pour la requalification du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg



N°57

—
2021 - 2026

Table des matières

1.	Préambule.....	1
2.	Etat de la situation.....	2
2.1.	Périmètre de projet	2
2.2.	Historique.....	3
3.	Projet initial.....	5
	Implantation des arrêts et abris côté Bourg.....	6
	Implantation des arrêts et abris côté Schoenberg.....	6
	Gabarit et vitesse sur le tronçon du pont.....	7
	Traversée de pont	7
	Matérialité de la tête de pont et du pont	8
	Luminaires	8
	Ascenseur - liaison verticale entre le Bourg et l'Auge.....	8
4.	Mise à l'enquête publique et approbation des plans.....	9
5.	Etat de la situation à la suite de l'appel d'offres et augmentation des coûts.....	9
5.1.	Analyse de l'augmentation des coûts.....	10
	Conformité des parapets et intégration d'une traversée piétonne en cours de projet	10
	Travaux de réfection du pont en deux étapes	10
	Phasage complexe des travaux.....	11
	Manque de concurrence	11
5.2.	Abandon du projet initial et nouveau projet	11
6.	Finances	12
6.1.	Montants déjà engagés	12
6.2.	Subventions.....	12
7.	Crédit d'étude complémentaire.....	13
8.	Organisation du projet entre les services	14
9.	Echéancier prévisionnel.....	14
10.	Conclusion.....	15
11.	Zusammenfassung.....	16

MESSAGE DU CONSEIL COMMUNAL

AU CONSEIL GENERAL

du 8 juillet 2025

N° 57 – 2021 - 2026 Crédit d'étude complémentaire pour la requalification du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères générales et Messieurs les Conseillers généraux,

Par le présent Message, le Conseil communal a l'honneur de solliciter le Conseil général à autoriser l'engagement de **CHF 695'000.00 TTC destinés à l'étude complémentaire du projet de requalification du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg.**

Ce crédit sera destiné à la révision du projet, à la demande d'autorisation de construire ainsi qu'à la réalisation d'un nouvel appel d'offres. Enfin, il couvrira la location de matériel pour les transports publics et le financement des sondages sur l'ensemble du pont.

1. Préambule

Le pont de Zaehringen, emblème architectural de Fribourg, est classé comme objet de grande valeur patrimoniale (catégorie A). Son réaménagement s'inscrit dans un projet plus vaste de requalification du quartier du Bourg, initié après l'ouverture du pont de la Poya en 2014.

En 2015, la Ville de Fribourg devient propriétaire du pont, ce qui marque le début d'études sur son état de conservation. Suite à la mise en service du pont de la Poya, le pont de Zaehringen est fermé à la circulation, permettant ainsi de désengorger le centre historique et d'envisager une transformation de l'espace public. Il est alors intégré au concours de réaménagement du quartier du Bourg en 2015, avec pour objectif de concilier les impératifs techniques modernes avec la valeur patrimoniale de l'ouvrage.

En 2018, le projet global incluant notamment l'installation de quatre arrêts de bus est soumis à l'enquête publique. Cependant, suite à la modification de la LHand du 3 décembre 2020, le projet du pont et de la tête de pont côté Bourg doit être mis à jour. Il n'est par conséquent plus intégré au Message pour la demande de crédit d'ouvrage pour la requalification du Bourg étape 1 du 12 janvier 2021.

Le Message du 12 janvier 2021 fait référence à la première étape de requalification du Bourg. Ce Message intégrait le périmètre de réaménagement des espaces publics des abords de la cathédrale, de la tête du pont de Zaehringen côté Schoenberg, l'agrandissement du parking de la Tour Rouge et la réalisation de deux nouvelles places de stationnement sur l'art. 14'244 RF.

Le Message de demande de crédit d'ouvrage du Conseil communal au Conseil général du 11 janvier 2022 fait quant à lui référence aux diagnostics complets de l'ouvrage et donne lieu à la nécessité des travaux de remise en état du pont de Zaehringen et de sa sécurisation contre les suicides. Cette nécessité est répartie en deux étapes afin d'assurer une coordination optimale avec le projet de requalification du Bourg. Pour rappel, ce Message concernait la première étape des travaux d'assainissement du pont de Zaehringen, soit la structure du pont et le sous-pont.

La partie tablier du pont est considérée comme étant la deuxième étape d'assainissement du pont de Zaehringen et elle est en relation directe avec le projet de requalification du Bourg.

De ces faits et suite à l'étude de la deuxième étape de requalification du pont et de la tête de pont côté Bourg, les travaux de réaménagement étaient initialement programmés pour mars 2025.

Toutefois, suite à la procédure d'appel d'offres, une seule offre a été soumise et celle-ci présente un coût bien supérieur à l'estimation de départ, soit une augmentation de plus de **CHF 7'140'420.34 TTC** (+ 72,1 %) par rapport au montant inscrit au plan financier. Face à cette situation, le Conseil communal a décidé d'interrompre la procédure d'appel d'offres et de retravailler le projet. Ce Message a pour objectif de présenter le projet développé jusqu'à la phase d'appel d'offres, puis d'exposer la situation technique et financière en lien avec l'augmentation des coûts, pour enfin solliciter un financement complémentaire auprès du Conseil général, afin de réviser le projet dans le but de réduire les coûts tout en offrant une requalification de qualité.

2. Etat de la situation

2.1. Périmètre de projet

Visible depuis d'innombrables points de vue en raison de son emplacement entre la butte du Schoenberg et le Bourg, le pont de Zaehringen est la porte d'entrée qui participe à l'image caractéristique de la ville historique.

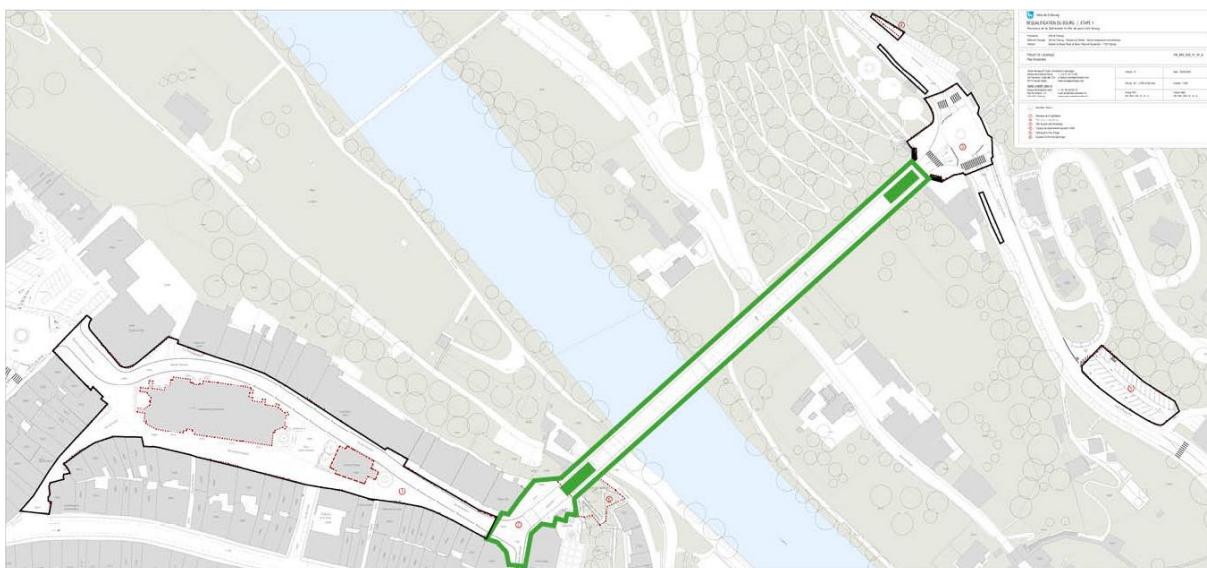


Figure 1 : Plan de situation

Le pont de Zaehringen est composé de trois parcelles (piliers du pont) : n° 17'785, 14'002 et 14'003.

La partie tête de pont, propriété de la Ville, parcelle n° 16'467 du plan cadastral de la Ville de Fribourg, relie le pont de Zaehringen, la rue des Bouchers et la rue de Zaehringen. Sa position et sa connexion avec les escaliers du pont lui confèrent une situation de placette.

2.2. Historique

L'histoire du pont de Zaehringen remonte à 1834, quand son prédécesseur était encore un pont suspendu.



Figure 2 : Photo historique du Grand-pont suspendu

Le Grand-pont suspendu a été édifié entre 1832 et 1834. Avec sa portée de 265 mètres, il était le plus long pont du monde pendant près de 15 ans. À chaque extrémité du pont, des guérites de douaniers marquent l'entrée ou la sortie du pont et de la ville.



Figure 3 : Photo 1924 du pont de Zaehringen

Le pont de Zaehringen, construit entre 1922 et 1924 par l'ingénieur Jules Jaeger, se compose d'un pont supérieur dit « pont de Zaehringen » et d'un pont inférieur dit « sous-pont ». Le pont est construit en un système massif de ponts en voûte, en pierre et en maçonnerie, permettant le passage de véhicules toujours plus nombreux et plus lourds.



Figure 4 : Photo historique - pont de Zaehringen (avant 1965)

Les photographies historiques du début du XXe siècle illustrent la simplicité de l'aménagement. Il y a une distinction claire entre la chaussée et les trottoirs, avec un revêtement en pavés posés en ligne sur la chaussée et un asphalte pour les trottoirs. L'aménagement est aussi caractérisé par la présence uniforme du parapet en béton sur lequel vient ponctuellement reposer le système d'éclairage. Celui-ci est réalisé par des mâts installés symétriquement sur toute la longueur du pont. Ces mâts sont reliés entre eux, dans la largeur du pont, ce qui permet de fixer les lignes de contact servant au fonctionnement du tramway.

Entre 1924 et 2014, le pont de Zaehringen était ouvert à la circulation automobile. Depuis la construction du pont de la Poya, achevée en 2014, le trafic automobile individuel de 25'000 véhicules par jour est détourné du centre-ville historique.

Le pont de Zaehringen est aujourd'hui une route communale ouverte aux taxis, aux feux bleus et aux transports publics fribourgeois, comprenant plusieurs lignes du réseau urbain et du réseau régional du canton de Fribourg, avec environ 550 bus circulant par jour pour un trafic total d'environ 700 véhicules quotidiens.

Plusieurs éléments issus de ces études historiques ont été repris dans le projet initial d'aménagement.

3. Projet initial

Le projet de requalification du Bourg - étape 1 vise à aménager la zone autour de la cathédrale ainsi que le pont de Zaehringen. Il prévoit notamment le déplacement de l'arrêt TPF « Chancellerie » vers la tête de pont Bourg et le début du pont de Zaehringen ainsi que la mise aux normes LHand des arrêts du côté de Schoenberg.

Le projet de requalification du pont et des têtes de pont a été conçu par le bureau d'architectes Studio Montagnini Fusaro, tandis que le bureau Susanna Antico Lighting Design a travaillé sur l'éclairage. Le projet a été confié à Emch+Berger Mobilité et Transport SA pour la mobilité, Buchs & Plumey SA et MGI ingénieurs SA pour les aspects techniques.

Les principaux enjeux du projet sont :

- déterminer les positions des arrêts ainsi que les abribus côté Bourg et côté Schoenberg ;
- s'assurer de l'accessibilité piétonne aux arrêts de bus ;
- s'assurer de la perméabilité piétonne sur le pont ;
- abaisser la vitesse à 30 km/h ;
- optimiser les gabarits de chaussée à la suite du changement de régime de circulation ;
- intégrer des bordures avec une hauteur suffisante pour garantir un effet bouteroue ;
- réfectionner la superstructure et l'étanchéité du pont supérieur.

Le processus de projet a été suivi par un Comité technique (COTECH) et un Comité de pilotage (COPIL) mis en place pour évaluer l'avancement des phases du projet et préciser le programme.

Le projet a été présenté à la Commission d'aménagement du territoire le 19 juin 2023. La Commission était favorable au projet présenté : « *L'implantation des différents éléments (arrêts de bus, abribus) est pertinente. La visibilité depuis les abribus est garantie par une paroi vitrée. L'arrêt côté Bourg permettra d'améliorer la desserte de l'Auge. Le risque de créer un îlot de chaleur sur la parcelle côté Bourg est toutefois relevé. La Commission demande à ce que la plantation d'un arbre soit étudiée pour cet endroit.* »

L'arbre en question a été rajouté sur la placette tête de pont côté Bourg, au milieu du trottoir du côté du restaurant Teppan Yaki.

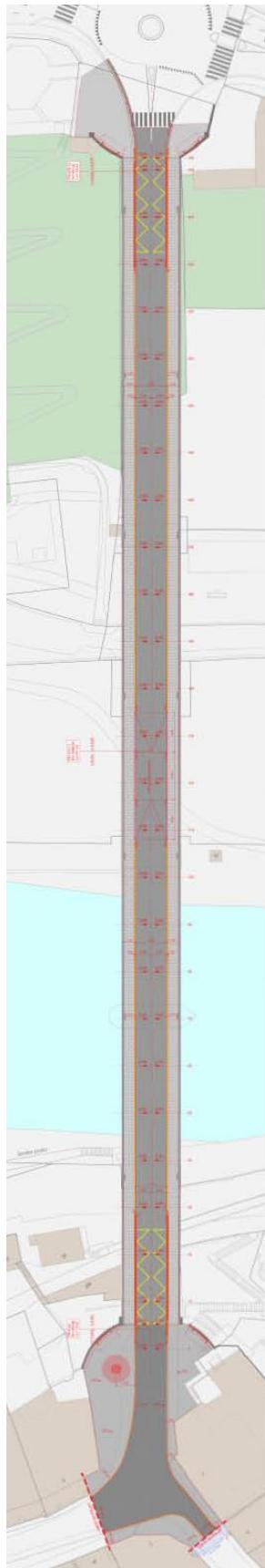


Figure 5 : Plan général du projet initial

Implantation des arrêts et abris côté Bourg

Le projet proposait les arrêts de bus directement sur le pont de Zaehringen. Cette solution a été privilégiée en raison de considérations techniques, notamment l'accostage et l'alignement des bus ainsi que des contraintes topographiques et des réseaux existants. D'un point de vue architectural, cette implantation s'intégrait parfaitement dans le projet de réaménagement des abords de la cathédrale. En effet, l'aménagement prévoyait de créer une placette entre la façade de l'immeuble abritant le restaurant Teppan Yaki et la placette menant aux escaliers du pont. Cette solution permettait de maintenir un espace libre et accessible de façade à façade, favorisant ainsi l'ouverture et la fluidité de l'espace public.

Les abribus de l'arrêt Bourg étaient intégrés architecturalement au pont et à la tête de pont. Ceux-ci étaient mis en place dans les parapets existants en courbe. Ces abris étaient conçus comme des édicules légers et élégants qui identifiaient et valorisaient l'accès au pont et l'entrée du Bourg. Ils étaient transparents pour conserver les vues sur le « grand paysage » et accompagnaient le mouvement des piétons entre le pont et les bâtiments qui le suivent.



Figure 6 : Vue de la tête de pont côté Bourg, simulation 3D

Implantation des arrêts et abris côté Schoenberg

Les arrêts et abribus côté Schoenberg bénéficiaient de la même implantation que ceux côté Bourg. Ce déplacement permettait d'améliorer la lisibilité du réseau de transports publics pour les usagers. La proximité immédiate de ces nouveaux arrêts avec le « chemin des Zigzag » améliorait également la desserte de l'école des Neiges ainsi que la sécurité des piétons qui ne devaient plus traverser la route de Berne pour rejoindre l'arrêt « Pont de Zaehringen » direction Schoenberg. Cela permettait également d'étudier la possibilité de compenser en partie la suppression des places de stationnement prévue dans l'étape 2 de la requalification du quartier Bourg en aménageant de nouvelles places au droit des arrêts de bus existants sur la route de Berne et sur la route de Bourguillon.

Ces implantations permettaient aussi de recomposer une symétrie transversale et longitudinale, à l'image du pont suspendu et de ses guérites en 1834 (cf. figure 2, page 3).



Figure 7 : Vue de la tête de pont côté Schoenberg, simulation 3D

Gabarit et vitesse sur le tronçon du pont

Le projet permettait de réduire le gabarit de la chaussée, passant de 7,50 à 6,70 m. Cette diminution de gabarit donnait un élargissement de 35 cm pour chaque trottoir, soit une largeur de trottoir de 2,40 m. Le projet visait ainsi à augmenter le confort et la sécurité des usagers des trottoirs mais également pour les touristes qui flânaient sur le pont.

Les études et relevés réalisés sur place ont permis d'observer que les bus n'atteignent jamais plus de 35 km/h en vitesse de pointe. Le projet proposait de réduire la limitation de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, le gabarit de 6,70 m permettant le croisement des bus à cette vitesse.

Le projet de limitation de vitesse à 30 km/h s'insérait dans le plan de mobilité de la Ville de Fribourg. Il est en relation avec le projet des abords de la cathédrale, dont la rue des Chanoines est limitée à 20 km/h. La diminution de la vitesse du pont permettait la limitation progressive de la vitesse à l'entrée de la ville pour les TPF. La limitation de la vitesse proposée facilitait la cohabitation avec les cycles et offrait des effets positifs sur la sécurité.

Traversée de pont

Le projet intégrait une traversée piétonne au milieu du pont. Cet aménagement se définit par un plateau surélevé de 10 m à hauteur des trottoirs. Des rampes de 8,50 m permettaient d'accéder à ce plateau. La longueur et les pentes de ces rampes permettaient une circulation des bus restant confortable pour les passagers.

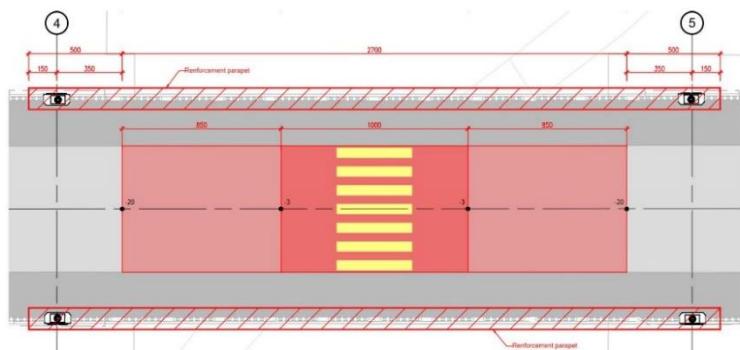


Figure 8 : Plan et coupe technique de la traversée du pont

Cela étant, l'absence, sur 37 m de longueur, de bordures bouteroue de 20 cm de haut (directive de l'OFROU) assurant la sécurité des usagers et des parapets contre les chocs de véhicules, rendait nécessaire un renforcement des parapets au moyen d'un béton fibré à ultra-haute performance qui,

en conséquence devait être reporté sur l'ensemble des parapets du pont, afin de conserver une homogénéité générale.

Matérialité de la tête de pont et du pont

La matérialité de la tête de pont s'inscrivait dans la continuité de la matérialité du projet des abords de la cathédrale. Les trottoirs et la chaussée étaient réalisés en grès de Flysch, par la pose de pavés dont le calepinage est dit « pose sauvage ou pose irrégulière ».

La matérialité des trottoirs du pont restait la même que celle de la tête de pont, soit des pavés sciés-flammés en grès de Flysch. La seule différence était le type de pose, ici le choix s'est porté sur un calepinage à joints croisés.



Figure 9 : Vue du pont, simulation 3D

La matérialité de la chaussée du pont prend en considération la circulation d'un grand nombre de bus. Le revêtement était un enrobé renforcé, permettant d'assurer sa durabilité.

Luminaires

Les points lumineux étaient implantés de part et d'autre du pont. Ils étaient fixés au droit des piles du pont, sur le parapet, de manière régulière sur toute la longueur de l'ouvrage. L'éclairage, en conformité avec le plan lumière de la Ville, s'intégrait de manière harmonieuse à l'ouvrage.

Ascenseur - liaison verticale entre le Bourg et l'Auge

Le pont de Zaehringen établit une liaison horizontale entre le Bourg et le Schoenberg, tandis que la connexion verticale entre le Bourg et le quartier de l'Auge est assurée aujourd'hui par l'escalier situé à l'extrémité du pont ainsi que par le Stalden.

Comme l'indique la réponse apportée au postulat 117 (législature 2011-2016), la question de la liaison verticale entre le pont de Zaehringen et le quartier de l'Auge avait été incluse dans le cahier des charges du concours d'aménagement pour la requalification du Bourg en 2016.

Cette liaison était jugée essentielle non seulement d'un point de vue touristique, à l'image de l'ascenseur public réalisé par la Ville de Berne derrière le Palais fédéral, mais aussi d'un point de vue pratique, pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, aux personnes avec une poussette ainsi qu'aux personnes âgées.

Le projet lauréat avait mis en évidence la nécessité d'assurer, tout au long de l'année, une liaison rapide et confortable entre les deux niveaux de la ville, grâce à un système de transport mécanique guidé. S'inspirant de l'ancien funiculaire qui reliait la Neuveville à la rue Saint-Pierre, il proposait un funiculaire moderne avec une cabine unique circulant sur des rails inclinés. Son emplacement, presque symétrique à celui de l'escalier de Zaehringen, suivait l'alignement des anciennes fortifications et de la porte du Grabensaal. Ce choix stratégique permettait d'accéder facilement, depuis le Bourg, au quartier de l'Auge et aux équipements publics (aires de jeux et espaces sportifs) le long de la Sarine.



Figure 10 : Liaison depuis la tête de pont Bourg



Figure 11 : Liaison depuis la porte du Grabensaal

Cependant, la proposition des mandataires, le studio Montagnini Fusaro, qui avait imaginé un système symétrique en forme de « pattes d'oie », a été abandonnée. Bien que cette approche ait été séduisante d'un point de vue esthétique, elle s'est avérée mal positionnée sur le plan de la desserte.

En effet, la liaison verticale devait idéalement relier un point central de l'Auge à un point proche des abords de la cathédrale. Après plusieurs études et tentatives, l'emplacement optimal pour cette liaison n'a pas encore été trouvé. De ce fait, l'idée d'un ascenseur n'est pas abandonnée, mais l'emplacement adéquat, en tenant compte des aspects techniques et économiques, reste à définir. Le projet « ascenseur » doit donc être considéré à long terme, avec une recherche continue pour identifier la meilleure solution.

4. Mise à l'enquête publique et approbation des plans

L'enquête publique a fait l'objet d'une publication dans la Feuille officielle le 31 mai 2024.

Lors du délai de consultation de 30 jours, aucune opposition au projet d'aménagement et aucun recours aux mesures n'ont été déposés.

La demande d'approbation des plans a été transmise aux Services du Canton le 29 août 2024.

5. Etat de la situation à la suite de l'appel d'offres et augmentation des coûts

Parallèlement à cette procédure d'approbation des plans, la Ville a débuté la phase SIA 41 - Appel d'offres. Le vendredi 22 novembre 2024, deux appels d'offres ont été publiés, le premier pour les travaux de génie civil, le second pour les travaux de pavage.

Malheureusement, à l'issue du délai de transmission des offres, une seule entreprise a soumissionné pour les travaux de génie civil et une autre pour les travaux de pavage. Le montant total des deux lots offerts s'élève à CHF 17'042'420.34 TTC, alors que le montant inscrit au plan financier 2025-2029 et estimé en juin 2023 est de CHF 9'902'000.00 TTC. Il convient de relever que ce montant ne comprend pas les honoraires d'ingénieurs et d'architectes. Partant, en poursuivant le projet initial, les coûts du projet augmenteraient de **CHF 7'140'420.34 TTC** (+ 72.1%), sans tenir compte des honoraires d'ingénieurs et d'architectes.

5.1. Analyse de l'augmentation des coûts

Plusieurs facteurs contribuant à l'augmentation des coûts ont ainsi été identifiés et sont détaillés ci-après :

Conformité des parapets et intégration d'une traversée piétonne en cours de projet

La nécessité de mettre en conformité l'ensemble des parapets du pont, actuellement insuffisamment ancrés pour résister à un choc de véhicule au sens de la norme SIA 261, a été abordée dès le début du projet de requalification. Plusieurs variantes de mise en conformité avaient été étudiées lors de la phase d'avant-projet (phase SIA 31). Notamment la mise en place de trottoirs avec une bordure de + 20 cm sur toute la longueur du pont, jouant le rôle de bouteroue et permettant ainsi d'alléger les travaux de renforcement des parapets.

Il a été décidé début 2023 d'intégrer une traversée piétonne, alors que le projet se trouvait en phase SIA 32 (soit après l'établissement de l'avant-projet). Les coûts supplémentaires associés à l'ajout de cette traversée étaient initialement estimés à CHF 175'000.00 TTC.

A la suite de l'étude technique approfondie de la traversée au milieu du pont, il a été constaté que les parapets devaient être renforcés d'une manière plus importante au droit de la traversée piétonne, selon la directive de l'Office fédéral des routes, afin de garantir la sécurité et de stopper un bus en cas de perte de contrôle.

En conséquence, la solution consistant à renforcer les parapets par la mise en œuvre de CFUP (Composite cimentaire fibré ultra-performant) a été définitivement retenue. En effet, cette option permettait d'améliorer la résistance des parapets au niveau de la traversée piétonne (élément rajouté au programme du projet en phase SIA 32) tout en assurant une homogénéité esthétique sur l'ensemble des parapets du pont demandé par le Service des biens culturels. Le renforcement au niveau de la traversée piétonne étant plus conséquent que sur le reste du pont, cela a entraîné un coût supplémentaire estimé à CHF 450'000.00 HT.

Aujourd'hui, les coûts relatifs à la consolidation et la rénovation de l'ensemble des parapets et de la traversée du pont sont chiffrés à presque CHF 4 millions TTC selon le retour de soumission. Ces coûts sont particulièrement élevés du fait de la spécificité technique des travaux qui ont conduit vraisemblablement plusieurs entreprises à ne pas soumissionner. En effet, les travaux de rénovation et de consolidation du parapet liés à la traversée piétonne ainsi que ceux sur l'ensemble du pont exigent une expertise particulière telle que l'utilisation du CFUP appliqué de manière verticale, une technique peu courante nécessitant des compétences et des équipements spécialisés.

Travaux de réfection du pont en deux étapes

Le fait que les travaux de réfection du pont se déroulent en deux étapes engendre des coûts supplémentaires dus également au montage et au démontage des échafaudages en lien avec les travaux de la première étape, puis avec les travaux en lien avec la deuxième étape, soit la réfection des parapets.

Phasage complexe des travaux

En raison de la largeur restreinte du pont, un phasage conséquent doit être établi tout au long des travaux afin de garantir la circulation des bus TPF, tout en permettant un croisement sur 40 mètres. Cette contrainte entraîne un allongement du planning des travaux ainsi qu'une augmentation des coûts associés à leur durée.

Manque de concurrence

Une seule entreprise a répondu à l'appel d'offres, de ce fait, plusieurs risques peuvent survenir. Le principal est l'absence de concurrence, ce qui restreint les choix en termes de prix et de qualité. L'absence de compétitivité peut conduire à un prix plus élevé et à une diversité d'approches techniques réduite.

5.2. Abandon du projet initial et nouveau projet

Face à cette situation, le Conseil communal a décidé d'interrompre la procédure d'appel d'offres et de retravailler le projet afin d'en réduire les coûts. Le Conseil communal propose au Conseil général d'accorder un crédit complémentaire afin de revoir certains aspects du projet et de réduire les coûts, tout en offrant une requalification de qualité. Plusieurs pistes d'économie ont été identifiées :

- supprimer de la traversée piétonne au milieu du pont afin de créer un trottoir avec une bordure de + 20 cm sur toute la longueur du pont, jouant le rôle de bouteroue et ainsi alléger les travaux de renforcement des parapets ;
- remplacer les parapets par des éléments préfabriqués ;
- questionner le revêtement des trottoirs sur le pont.

Les éléments mentionnés précédemment représentent des pistes de réflexion qui nécessitent d'être approfondies, à l'exception de la traversée du pont, un élément déjà acté et qui sera donc supprimé du projet. Les mandataires ingénieurs seront chargés de procéder à de nouvelles études de variantes et d'une nouvelle estimation du projet. Par ailleurs, tous ces éléments devront être validés par le Service cantonal des biens culturels, afin de définir l'aspect final des parapets, qu'ils soient renforcés ou remplacés.

Afin d'établir un diagnostic complet de l'état des parapets ainsi que d'optimiser leur renforcement, des sondages supplémentaires devront être réalisés sur l'ensemble du pont. Ceux-ci permettront d'évaluer leur état de dégradation et l'efficacité de leur ancrage dans les consoles existantes. En supprimant la traversée centrale, des solutions d'assainissement plus économiques pourraient être envisagées, en fonction des résultats des sondages.

Par ailleurs, l'étude de techniques alternatives pour la réfection des parapets pourrait élargir le panel d'entreprises en mesure de soumissionner à l'appel d'offres. Cela favoriserait une mise en concurrence bénéfique, notamment en matière de coûts et de solutions proposées.

Enfin, une révision globale du projet pourrait permettre de réduire le nombre de phases de chantier. Une telle optimisation pourrait entraîner une diminution de la durée des travaux ainsi que des coûts liés aux installations de chantier, particulièrement élevés.

6. Finances

6.1. Montants déjà engagés

La partie d'ouvrage tête de pont côté Bourg ne dispose pas de crédit d'étude propre. Il fait partie du crédit d'étude pour l'étape 1 - Abords de la Cathédrale Agglo 41.2 (A PA2) voté le 11.10.2016, d'un montant de CHF 1'515'000.00 TTC - qui a permis de financer les études précédentes.

La partie d'ouvrage pont de Zaehringen est au bénéfice d'un crédit d'étude catégorie II voté le 10 décembre 2019. Le numéro de rubrique est 620.5030.115, son montant est de CHF 242'400.00 TTC. Un crédit d'étude supplémentaire (620.5030.174) d'un montant de CHF 32'000.00 TTC a été validé le 31 mai 2022, afin de régulariser le nouveau processus lié aux imputations salariales sur les projets d'investissement (cf. [Message n° 16 de la législature 2021-2026](#)). La partie tête de pont côté Schoenberg a, elle, été financée par la rubrique 620.5030.034 en lien avec le déplacement des arrêts de bus qui permettait également d'étudier la possibilité de compenser en partie la suppression de places de stationnement prévue dans l'étape 2 de la requalification du quartier Bourg.

Les trois parties d'ouvrage, soit la tête de pont côté Bourg et le pont de Zaehringen, avec la tête de pont côté Schoenberg, sont réunies en un même projet, soit un total consommé de CHF 437'790.83 TTC, permettant ainsi de financer les prestations comprises pour les phases SIA 31, 32, 33 ainsi que la phase SIA 41 comprise, soit les appels d'offres, réalisées par les mandataires.

Rubriques		Montants globaux votés	Consommé dans le cadre du projet du pont et des têtes de ponts de Zaehringen
620.5030.115	Requalification du pont de Zaehringen -E-	242'400.00 CHF	266'465.94 CHF
620.5030.174	Requalification du pont de Zaehringen - Complément 2022 -E-	32'000.00 CHF	28'098.34 CHF
620.5030.032	Abords de la Cathédrale Agglo 41.2 (A PA2) voté 11.10.16	1'515'000.00 CHF	122'471.35 CHF
620.5030.034	Reloc. places stationnement Agglo 3M.04.03 (A PA3) 11.10.16	168'000.00 CHF	20'755.20 CHF
Total TTC			437'790.83 CHF

L'ensemble de ces phases d'étude étant terminé, les crédits d'étude disponibles pour ce projet sont totalement épuisés. Ainsi, par le biais du présent Message, le Conseil communal sollicite de la part du Conseil général un crédit d'étude supplémentaire, afin de revoir le projet et de diminuer les coûts de réalisation.

6.2. Subventions

Dans le cadre du projet de requalification, seul le secteur de la tête de pont de Zaehringen, côté Bourg, se fait dans le cadre d'une mesure d'agglomération, la 3M.04.03 du PA3. Pour bénéficier des subventions associées à hauteur de 50% du coût effectif réel, le lancement des travaux était initialement prévu en mars 2025. Cette mesure, couvrant aussi le périmètre du Bourg étape 2 (Ormeaux/Grenette), a fait l'objet d'une demande de prolongation de délai de réalisation auprès de la Confédération. Demande qui a été accordée en date du 11 avril 2025. L'échéance est ainsi repoussée au plus tard à décembre 2028.

En outre, les quatre arrêts de bus devraient quant à eux être subventionnés par le Canton dans leur totalité (zone d'arrêt, bordures et quai), ceci également dans le cadre du projet modifié.

7. Crédit d'étude complémentaire

Cette révision du projet implique la nécessité de solliciter un complément au budget d'étude pour l'étude de variantes plus économiques, le lancement d'une nouvelle mise à l'enquête ainsi qu'un nouvel appel d'offres. Le budget révisé du projet, intégrant les charges salariales, les honoraires des ingénieurs et architectes ainsi que des sondages complémentaires sont décrit dans le tableaux ci-dessous.

CAN	Honoraires	Honoraires TTC
871	Architecte	30'000.00 CHF
872	Ingénieur civil	357'000.00 CHF
876	Géomètre	2'000.00 CHF
	Frais secondaire	
112	Sondages	80'000.00 CHF
114	Location des portiques TPF de mars 2025 à décembre 2025	26'100.00 CHF
114	Achat des portiques TPF à partir de janvier 2026	110'100.00 CHF
822	Frais divers (autorisations + taxes)	10'000.00 CHF
	Sous-total	615'200.00 CHF
883	Réserve et imprévu 5%	30'760.00 CHF
851	Imputation salarial	49'040.00 CHF
	Total	695'000.00 CHF

Le présent Message demande au Conseil général **CHF 695'000.00 TTC**, couvrant l'ensemble des éléments susmentionnés. Le tableau ci-dessus indique les coûts de l'étude pour la révision du projet de requalification du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg depuis la phase SIA 31 jusqu'à la phase SIA 41 en se basant sur les offres des mandataires architectes, ingénieurs civils et géomètre. Les frais de sondages se basent sur de précédents projets ainsi que sur la base d'informations découlant des ingénieurs civils.

À ce montant, s'ajoute la location des portiques TPF de mars à décembre 2025 ainsi que leur achat dès le 1^{er} janvier 2026.

En effet, initialement, les portiques des TPF, indispensables au maintien des lignes de contact des trolleybus, avaient été loués dans le cadre de la première phase des travaux d'assainissement de la structure du pont de Zaehringen, ainsi que pour sa sécurisation contre les risques de suicide, et ce jusqu'en février 2025.

La location doit être maintenue pour la seconde phase du projet, correspondant à la révision de la phase d'étude du projet ainsi qu'à l'exécution du projet de requalification du pont de Zaehringen et de sa tête de pont.

Il est donc nécessaire de prolonger la location des portiques de mars à décembre 2025, en attendant l'acceptation du présent Message. Ceci couvrira les frais de location pour la période transitoire de mars à décembre 2025 et permettra leur achat définitif en janvier 2026.

L'acquisition des portiques TPF, conformément à l'offre soumise par l'entreprise d'échafaudage, permet d'éviter des frais de location plus élevés sur la période allant de janvier 2026 à décembre 2029 (fin des travaux selon le planning prévisionnel). À titre de comparaison, le coût de location pour cette même période de quatre ans s'élève, selon l'offre de l'entreprise, à CHF 125'225.00 TTC.

8. Organisation du projet entre les services

Les projets d'aménagement des espaces publics en ville de Fribourg sont systématiquement développés en collaboration avec les différents services compétents en la matière :

- Le Service d'urbanisme et d'architecture a développé et piloté les phases d'étude et le décompte final des prestations relatives au crédit d'étude.
- Le Service du génie civil, de l'environnement et de l'énergie reprend le pilotage du projet depuis la phase d'appel d'offres, il suit les travaux d'exécution, le suivi financier relatif au crédit d'ouvrage ainsi que la réception et la mise en service.
- Le Service de la mobilité est impliqué dans le processus dès l'origine du projet en raison de l'importance majeure des aspects liés à la mobilité et au stationnement dans cette intervention.

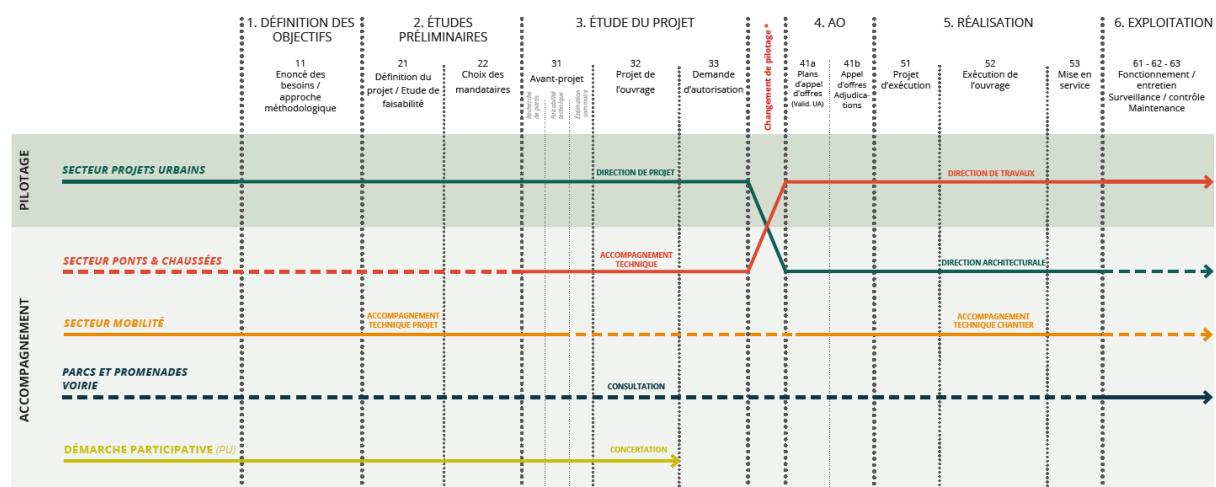


Figure 13 : Schéma des phases SIA

9. Echéancier prévisionnel

Se basant sur les informations livrées par les mandataires architectes et ingénieurs du projet, le Service d'urbanisme et d'architecture a développé l'échéancier prévisionnel (ci-dessous) en prenant en compte l'exploitation des terrasses des restaurateurs de la rue.

Message complément au crédit d'étude	septembre - octobre 2025
Révision du projet (étude de variantes phase SIA 31 avec validation SBC)	janvier - juin 2026
Demande préalable (en fonction des modifications)	juin - septembre 2026
Mise à l'enquête publique	novembre 2026
Appel d'offres	février - juin 2027
Demande de crédit d'ouvrage	septembre 2027
Début des travaux	novembre - décembre 2027
Mise en service	2029

10. Conclusion

Le Conseil communal propose au Conseil général d'accepter l'entrée en matière et d'autoriser l'engagement de **CHF 695'000.00 TTC**, montant destiné à revoir l'étude de projet du réaménagement du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères générales et Messieurs les Conseillers généraux, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Syndic :



Thierry Steiert



Le Secrétaire de Ville :



David Stulz

11. Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Botschaft ersucht der Gemeinderat den Generalrat um Genehmigung eines Verpflichtungskredits von CHF 695'000.00 inkl. MWST für die Folgestudie des Aufwertungsprojekts der Zähringerbrücke und des Brückenkopfs auf der Burgquartierseite.

Der Kredit ist für die Überarbeitung des Projekts, das Baubewilligungsgesuch sowie für die Durchführung einer neuen Ausschreibung bestimmt. Schliesslich wird er auch die Materialmiete für den öffentlichen Verkehr und die Finanzierung der Analysearbeiten an der gesamten Brücke decken.

1. Vorbemerkungen

Die Zähringerbrücke, das architektonische Wahrzeichen Freiburgs, ist ein Objekt mit hohem Schutzwert (Kategorie A). Sie wird im Rahmen eines grösseren Aufwertungsprojekts des Burgquartiers neu gestaltet, das nach der Eröffnung der Poyabrücke im Jahr 2014 in die Wege geleitet wurde.

2015 wurde die Stadt Freiburg Eigentümerin der Brücke, was den Beginn der Untersuchungen zu ihrem Erhaltungszustand markierte. Nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke wurde die Zähringerbrücke für den Verkehr gesperrt, wodurch das historische Zentrum entlastet wurde und die Neuausrichtung des öffentlichen Raums geplant werden konnte. Die Brücke war Teil des Wettbewerbs für die Neugestaltung des Burgquartiers im Jahr 2015, der zum Ziel hatte, die modernen technischen Vorgaben mit dem denkmalpflegerischen Wert des Baus zu vereinbaren.

2018 wurde das Gesamtprojekt öffentlich aufgelegt. Es enthielt insbesondere die Schaffung von vier Bushaltestellen. Infolge der Änderung des BehiG vom 3. Dezember 2020 muss nun aber das Projekt für die Brücke und den Brückenkopf auf der Burgquartierseite überarbeitet werden. Deshalb war es nicht mehr Teil der Botschaft über den Objektkreditantrag für die Wiederaufwertung des Burgquartiers 1. Etappe vom 12. Januar 2021.

Die Botschaft vom 12. Januar 2021 bezieht sich auf die erste Etappe der Aufwertung des Burgquartiers. Sie deckt den neu zu gestaltenden öffentlichen Raum in der näheren Umgebung der Kathedrale und des Brückenkopfs der Zähringerbrücke auf der Schönbergseite, die Vergrösserung des Parkplatzes Tour Rouge und die Schaffung von zwei neuen Parkplätzen auf der Parzelle GB 14'244 ab.

Die Botschaft über den Objektkreditantrag des Gemeinderats an den Generalrat vom 11. Januar 2022 wiederum bezog sich auf die umfassende Zustandsanalyse des Bauwerks, die zur Notwendigkeit Anlass gab, die Zähringerbrücke zu sanieren und sie mit Schutzmassnahmen gegen Suizide auszustatten. Diese Arbeiten wurden in zwei Etappen aufgeteilt, um sie optimal mit dem Aufwertungsvorhaben des Burgquartiers zu koordinieren. Zur Erinnerung: die Botschaft betraf die erste Etappe der Sanierungsarbeiten an der Zähringerbrücke, sprich die Struktur und die untere Brücke.

Der Teil der Fahrbahnplatte fällt in die zweite Etappe der Sanierung der Zähringerbrücke und hängt direkt mit dem Aufwertungsprojekt des Burgquartiers zusammen.

Aus diesen Gründen waren die Sanierungsarbeiten nach der Projektierung der zweiten Etappe der Aufwertung der Brücke und des Brückenkopfs auf der Burgquartierseite ursprünglich für März 2025 geplant.

Bei der Ausschreibung wurde aber nur ein Angebot eingereicht, dessen Kosten deutlich höher sind als ursprünglich geschätzt und die **inkl. MWST CHF 7'140'420.34** (+72,1 %) über dem Betrag im Finanzplan liegen. In Anbetracht dieser Situation beschloss der Gemeinderat, das Ausschreibungsverfahren abzubrechen und das Projekt zu überarbeiten. In dieser Botschaft wird das bis zur

Ausschreibungsphase entwickelte Projekt vorgestellt und die technische und finanzielle Situation in Zusammenhang mit den höheren Kosten erklärt, um schliesslich beim Generalrat eine Zusatzfinanzierung zu beantragen, mit der das Projekt überarbeitet und die Kosten gesenkt werden können, ohne bei der Qualität der Neugestaltung Abstriche zu machen.

2. Ursprüngliches Projekt

Mit dem Neugestaltungsprojekt des Burgquartiers – 1. Etappe wird der Bereich um die Kathedrale sowie die Zähringerbrücke umgebaut. Es sieht nicht zuletzt die Verschiebung der TPF-Haltestelle «Chancellerie» Richtung Brückenkopf auf der Burgquartierseite an den Anfang der Zähringerbrücke vor, sowie die Anpassung der Bushaltestellen auf der Schönbergseite an die BehiG-Normen.

Das Projekt zur Neugestaltung der Brücke und der Brückenköpfe wurde vom Architekturbüro Studio Montagnini Fusaro entworfen, während das Büro Susanna Antico Lighting Design die Beleuchtung erarbeitet hat. Der Mobilitätsteil des Projekts wurde Emch+Berger Mobilité et Transport SA und die technischen Aspekte Buchs & Plumey SA et MGI ingénieurs SA anvertraut.

Die zentralen Herausforderungen des Projekts:

- Bestimmung der Lage der Bushaltestellen sowie der Wartehäuschen auf der Burgquartier- und Schönbergseite,
- Sicherstellung des Zugangs zu den Bushaltestellen für den Fussverkehr,
- Sicherstellung der guten Begehbarkeit der Brücke durch den Fussverkehr,
- Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h,
- Optimierung der Fahrbahnbreite infolge der geänderten Verkehrsführung,
- Einbau von Randsteinen, deren Höhe einen Radabweiseffekt sicherstellen,
- Instandsetzung des Oberbaus und der Dichtheit der oberen Brücke.

Lage der Bushaltestellen und Wartehäuschen auf der Burgquartierseite

Das Projekt sah vor, dass die Bushaltestellen direkt auf der Zähringerbrücke zu liegen kommen. Diese Lösung wurde aufgrund von technischen Überlegungen bevorzugt, damit die Busse die Haltestelle möglichst gerade anfahren können, sowie aufgrund von topographischen Einschränkungen und den bestehenden Netzen. Aus architektonischer Sicht integrierte sich diese Lage perfekt ins Neugestaltungsprojekt der Umgebung der Kathedrale, da geplant war, zwischen dem Gebäude, in dem sich das Restaurant Teppan Yaki befindet, und dem kleinen Platz, der zur Brückentreppe führt, einen kleinen Platz zu gestalten. Mit dieser Lösung konnte der freie und zugängliche Bereich zwischen den Häusern bewahrt werden, was die Öffnung und den Fluss des öffentlichen Raums begünstigt.

Lage der Bushaltestellen und Wartehäuschen auf der Schönbergseite

Die Bushaltestellen und Wartehäuschen auf der Schönbergseite waren an der gleichen Stelle wie auf der Burgquartierseite geplant. Damit konnte das ÖV-Netz für die Nutzenden übersichtlicher gestaltet werden. Die unmittelbare Nähe der neuen Haltestellen zum Zigzagweg (Chemin des Zigzag) verbesserte des Weiteren den Zugang zur Neiges-Schule sowie die Sicherheit des Fussverkehrs, der die Route de Berne nicht mehr überqueren musste, um zur Bushaltestelle «Pont de Zaehringen» in Richtung Schönberg zu gelangen. Dadurch konnte auch die Möglichkeit geprüft werden, einen Teil der in der zweiten Etappe der Neugestaltung des Burgquartiers geplanten Aufhebung von Parkplätzen zu kompensieren, indem am Ort der bestehenden Bushaltestellen auf der Route de Berne und auf der Route de Bourguillon neue Plätze geschaffen werden.

Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf dem Brückenabschnitt

Mit dem Projekt konnte die Fahrbahnbreite von 7,50 auf 6,70 Meter gesenkt werden. Dadurch wurden beide Trottoirs um 35 Zentimeter verbreitert, was zu einer Trottoirbreite von 2,40 Meter führte. So sollte das Projekt den Komfort und die Sicherheit des Fussverkehrs, aber auch der auf der Brücke flanierenden Touristinnen und Touristen steigern.

Die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entspricht dem Mobilitätsplan der Stadt Freiburg. Sie hängt mit dem Umgebungsprojekt der Kathedrale zusammen, das die Geschwindigkeit in der Chorherrengasse auf 20 km/h beschränkt.

Fussgängerübergang auf der Brücke

Das Projekt sah einen Fussgängerübergang in der Brückenmitte vor, und zwar mit einer 10 Meter breiten Erhöhung der Fahrbahn auf Trottoirhöhe, die mit 8,50 Meter langen Rampen angefahren wird. Die Länge und Neigung der Rampen ermöglichen eine komfortable Fahrt der Busse für die Fahrgäste.

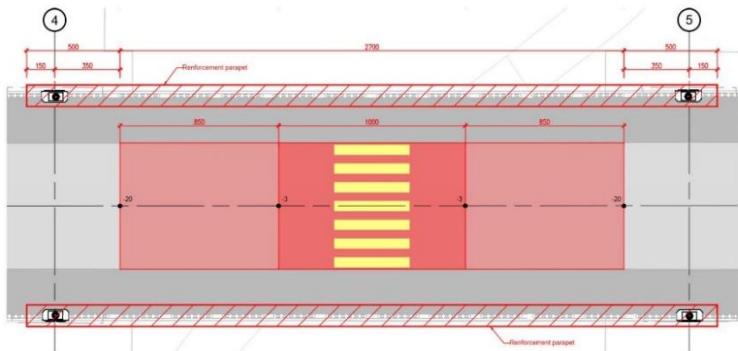


Abbildung 8: Plan und technische Schnittzeichnung des Übergangs auf der Brücke

Da dieses Vorhaben dazu führte, dass auf einer Länge von 37 Metern die 20 Zentimeter hohen Randsteine und Brüstungen gegen den Aufprall von Fahrzeugen fehlten (Richtlinie des ASTRA), die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sicherstellen, wurde die Verstärkung der Brüstungsmauer mit einem Ultrahochleistungs-Faserbeton (UHFB) notwendig. Um das einheitliche Erscheinungsbild zu wahren, ist dieser aber auf die gesamte Brüstungsmauer der Brücke zu applizieren.

Materialbeschaffenheit des Brückenkopfs und der Brücke

Die Materialbeschaffenheit des Brückenkopfs führt die Beschaffenheit der Materialien der Umgebung der Kathedrale weiter.

Die Materialbeschaffenheit der Brückenfahrbahn berücksichtigt die grosse Zahl der Busfahrten. Es ist ein Belag aus verstärktem Asphalt geplant, um seine Langlebigkeit sicherzustellen.

3. Stand nach der Ausschreibung und den höheren Kosten

Zeitgleich mit dem Plangenehmigungsverfahren begann die Stadt die SIA-Phase 41 – Ausschreibung. Am Freitag, 22. November 2024 wurden zwei Ausschreibungen veröffentlicht: eine für die Tiefbauarbeiten und eine für die Belagsarbeiten.

Leider waren nach Ablauf der Angebotsfrist nur ein einziges Angebot von einem Unternehmen für die Tiefbauarbeiten und ein weiteres für die Belagsarbeiten eingegangen. Der Gesamtbetrag der beiden Vergablose beläuft sich auf CHF 17'042'420.34 inkl. MWST, während der Finanzplan 2025-2029 den im Juni 2023 auf CHF 9'902'000.00 inkl. MWST geschätzten Betrag enthält. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich dieser Betrag ohne Ingenieur- und Architekturhonorare versteht. Demzufolge würden die Projektkosten bei der Weiterverfolgung des ursprünglichen Projekts inkl. MWST um CHF 7'140'420.34 (+72,1 %) höher ausfallen, und dies ohne Ingenieur- und Architekturhonorar.

3.1. Analyse der höheren Kosten

Es wurden mehrere Faktoren identifiziert, die zu den höheren Kosten führen. Sie werden in der Folge ausgeführt:

Normgerechte Ausführung der Brüstungsmauer und Integration eines Fussgängerübergangs während des Projekts

Die Notwendigkeit, die gesamte Brüstungsmauer der Brücke normgerecht zu sanieren, wurde ab Beginn des Neugestaltungsprojekts behandelt, da die Brüstungsmauer aktuell nicht ausreichend verankert ist, um den Aufprall eines Fahrzeugs gemäss SIA-Norm 261 abzufangen. Während der Vorprojektphase (SIA-Phase 31) wurden mehrere normgerechte Sanierungsvarianten geprüft. Dazu gehörte nicht zuletzt der Einbau von Trottoirs mit einer mehr als 20 Zentimeter hohen Bordsteinkante auf der gesamten Brücke, die als Anprallschutz wirkt und so ermöglicht, die Verstärkungsarbeiten an der Brüstungsmauer gering zu halten.

Nach einer sorgfältigen technischen Prüfung des Übergangs in der Brückenmitte wurde festgestellt, dass gemäss Richtlinie des Bundesamts für Strassen die Brüstungsmauer beim Fussgängerübergang stärker verstärkt werden muss, um die Sicherheit zu gewährleisten und den Bus im Fall eines Verlusts der Fahrzeugkontrolle zum Stehen zu bringen.

Heute werden die Kosten für die statische Sicherung und die Renovierung der gesamten Brüstungsmauer und des Übergangs laut den eingegangenen Angeboten auf CHF 4 Millionen inkl. MWST beziffert. Diese Kosten fallen aufgrund der technischen Besonderheiten der Arbeiten besonders hoch aus, was vermutlich mehrere Unternehmen davon abgehalten hat, ein Angebot einzureichen. In der Tat erfordern die Instandsetzungs- und statischen Sicherungsarbeiten der Brüstungsmauer beim Fussgängerübergang sowie auf der restlichen Brücke ein spezifisches Fachwissen, wie der vertikale Einbau von UHFB. Diese selten verwendete Technik erfordert spezialisierte Kompetenzen und Ausrüstung.

Instandsetzungsarbeiten der Brücke in zwei Etappen

Dadurch, dass die Instandsetzung der Brücke auf zwei Etappen aufgeteilt wird, entstehen zusätzliche Kosten, die auch dem Auf- und Abbau der Baugerüste für die Arbeiten der ersten Etappe geschuldet sind, sowie den Arbeiten im Zusammenhang mit der zweiten Etappe, das heisst der Instandsetzung der Brüstungsmauer.

Komplexe Bauphasenplanung

Aufgrund der beschränkten Brückenbreite muss für die gesamte Baudauer eine nicht vernachlässigbare Bauphasenplanung erstellt werden, um die Fahrt der TPF-Busse sicherzustellen und 40 Meter für das Kreuzen der Busse freizuhalten. Diese Einschränkung verlängert die Arbeiten und führt aufgrund ihrer Dauer zu höheren Kosten.

Fehlende Konkurrenz

Nur ein Unternehmen hat auf die Ausschreibung geantwortet, wodurch mehrere Risiken auftreten können. Das grösste ist die fehlende Konkurrenz, was die Auswahl in Bezug auf den Preis und die Qualität einschränkt. Ein Mangel an Wettbewerb kann zu einem höheren Preis und zu einer eingeschränkten Auswahl der technischen Ansätze führen.

3.2. Abkehr vom ursprünglichen Projekt und neues Projekt

In Anbetracht der Situation beschloss der Gemeinderat, das Ausschreibungsverfahren abzubrechen und das Projekt zu überarbeiten, um die Kosten zu senken. Der Gemeinderat beantragt dem Generalrat einen Zusatzkredit, um einige Aspekte des Projekts zu überprüfen und die Kosten zu senken, ohne dass die Qualität der Neugestaltung darunter leidet. Es wurden mehrere Einsparungsmöglichkeiten identifiziert:

- der Fussgängerübergang in der Brückenmitte wird nicht gebaut, sodass auf der gesamten Brückenlänge ein Trottoir mit einer mehr als 20 Zentimeter hohen Bordsteinkante eingebaut wird, die als Anprallschutz wirkt und so ermöglicht, die Verstärkungsmassnahmen an der Brüstungsmauern zu reduzieren;
- Ersatz der Brüstungsmauer mit Fertigbauelementen;
- Trottoirbelag auf der Brücke neu prüfen.

4. Zusätzlicher Projektierungskredit

Für die Überarbeitung des Projekts müssen für die Prüfung kostengünstigerer Varianten, den Start einer erneuten Auflage sowie einer erneuten Ausschreibung zusätzliche Mittel für die Planungsphase beantragt werden. Das überarbeitete Projektbudget mit den Lohnkosten, den Honoraren für Ingenieurwesen und Architektur sowie den zusätzlichen Prüfungen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

NPK	Honorare	Honorare inkl. MWST
871	Architektur	30'000.00 CHF
872	Bauingenieurarbeiten	357'000.00 CHF
876	Geometerarbeiten	2'000.00 CHF
	Baunebenkosten	
112	Prüfungen	80'000.00 CHF
114	Miete der TPF-Joche von März 2025 bis Dezember 2025	26'100.00 CHF
114	Kauf der TPF-Joche ab Januar 2026	110'100.00 CHF
822	Übrige Ausgaben (Bewilligungen und Gebühren)	10'000.00 CHF
	Zwischensumme	615'200.00 CHF
883	Reserven für Unvorhergesehenes 5 %	30'760.00 CHF
851	Lohnkosten	49'040.00 CHF
	Total	695'000.00 CHF

Mit dieser Botschaft werden dem Generalrat **CHF 695'000.00 inkl. MWST** beantragt, mit denen alle oben erwähnten Elemente gedeckt werden können. Die obenstehende Tabelle enthält die Projektierungskosten für die Überarbeitung des Projekts zur Aufwertung der Zähringerbrücke und des Brückenkopfs auf der Burgquartierseite von der SIA-Phase 31 bis zur SIA-Phase 41 gestützt auf die Offerten der beauftragten Architekt:innen, Bauingenieur:innen und Geometer:innen. Die Prüfungskosten stützen sich auf frühere Projekte sowie auf die Informationsgrundlage der Bauingenieur:innen.

Zu diesem Betrag kommt die Miete der TPF-Joche von März bis Dezember 2025 sowie ihr Kauf ab 1. Januar 2026 hinzu.

Die TPF-Joche, die für die Fahrleitung der Trolleybusse notwendig sind, wurden ursprünglich bis Februar 2025 für die erste Phase der Sanierungsarbeiten der Struktur der Zähringerbrücke und der Schutzmassnahmen gegen Suizide gemietet.

Die Miete ist auch für die zweite Bauphase notwendig, die aus der Überarbeitung der Planungsphase des Projekts und der Ausführung des Aufwertungsprojekts der Zähringerbrücke und ihres Brückenkopfs besteht.

Folglich muss von März bis Dezember 2025 für die Joche einstweilen weiter Miete bezahlt werden, bis diese Botschaft angenommen wird. Die Miete deckt die Mietkosten für die Übergangsperiode von März bis Dezember 2025 und ermöglicht den definitiven Kauf der Joche im Januar 2026.

Mit dem Kauf der TPF-Joche gemäss Angebot des Gerüstbauunternehmens können höhere Mietkosten für die Zeit von Januar 2026 bis Dezember 2029 (Ende der Arbeiten laut provisorischem Zeitplan) vermieden werden. Zum Vergleich: Die Mietkosten für einen Zeitraum von vier Jahren beläuft sich laut Offerte des Unternehmens auf CHF 125'225.00 inkl. MWST.

5. Provisorischer Zeitplan

Gestützt auf die Informationen der für das Projekt beauftragten Architekt:innen und Ingenieur:innen hat das Amt für Stadtplanung und Architektur den provisorischen Zeitplan (unten) erstellt, wobei er die Nutzung der Terrassen durch die Restaurants der Strasse berücksichtigte.

Botschaft zusätzlicher Projektierungskredit	September/Oktober 2025
Überarbeitung des Projekts (Prüfung Varianten SIA-Phase 31 mit Genehmigung KGA)	Januar–Juni 2026
Voranfrage (abhängig von den Änderungen)	Juni–September 2026
Öffentliche Auflage	November 2026
Ausschreibung	Februar–Juni 2027
Antrag Objektkredit	September 2027
Beginn der Arbeiten	November/Dezember 2027
Inbetriebnahme	2029

LE CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

vu

- ✓ la Loi du 25 septembre 1980 sur les Communes (LCo; RSF 140.1) ;
- ✓ le Règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (RELCo; RSF 140.11) ;
- ✓ le Message n° 57 du Conseil communal du 8 juillet 2025 ;
- ✓ le Rapport de la Commission financière ;
- ✓ le Rapport de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures,

arrête :

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de **CHF 695'000.00 TTC** en vue de l'étude complémentaire en lien avec le projet de requalification du pont de Zaehringen et de la tête de pont côté Bourg.

Article 2

Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales.

Article 3

La présente décision n'est pas sujette à référendum, conformément à l'article 52 de la Loi sur les communes et à l'article 23 du Règlement d'exécution de ladite loi.

Fribourg, le

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

La Présidente :

Camille Goy

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Mathieu Maridor

