



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Andrea Burgener Woeffray / Christa Mutter

2015-CE-354

Verwirklichung des Mobilitätsplans für das Burgquartier in Freiburg

I. Anfrage

Mit dem am 12. Dezember 2013 eingereichten Auftrag 2013-GC-122 ersuchten 27 Grossrätinnen und Grossräte den Staatsrat, «innerhalb von zwei Jahren einen Mobilitätsplan für seine Direktionen und Ämter im Burgquartier von Freiburg und nach Möglichkeit auch für die PH an der Murtengasse auszuarbeiten, zu verabschieden und umzusetzen».

Damit soll erreicht werden, dass der Raum vor dem Vorplatz der St.-Niklaus-Kathedrale und die nähere Umgebung in Ergänzung zu den Begleitmassnahmen des Poyaprojekts so gut und so schnell wie möglich aufgewertet werden. Das Projekt der Gemeinde sieht denn auch vor, die Plätze in diesem Perimeter von den Autos, die hier parkieren, zu befreien. In diesem Zusammenhang kann die Kantonsverwaltung einen bedeutenden und rasch wirksamen Beitrag an die Aufwertung des Burgquartiers und der St.-Niklaus-Kathedrale leisten, weil mehrere staatliche Dienststellen im Quartier sind, was wiederum eine grosse Nachfrage nach Parkierungsmöglichkeiten für die Staatsangestellten erzeugt.

Der Staatsrat schlug den Auftrag zur Annahme vor. Gleichzeitig sprach er sich dafür aus, den Perimeter des Mobilitätsplans zu erweitern und ihn zu einem der drei Mobilitätspläne für die Kantonsverwaltung zu machen. Am 16. Mai 2014 nahm der Grosse Rat den Auftrag mit 89 zu 2 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) an. Somit wurde erwartet, dass der Staatsrat innerhalb eines Jahres ein konkretes Projekt unterbreitet.

Wie wir erfahren haben, hat die RUBD im September 2015 beim Büro des Grossen Rats ein Gesuch um Fristverlängerung bis Mai 2017 eingereicht. Soweit uns bekannt ist, wurde als Begründung die hohe strategische, organisatorische und verfahrenstechnische Komplexität angeführt. Das Büro gewährte die Fristverlängerung.

Um das Gesuch um Fristverlängerung und die angestrebten Lösungen besser zu verstehen, stellen wir dem Staatsrat folgende Fragen:

A. Frist

1. Welche Arbeiten wurden zwischen der Erheblicherklärung am 16. Mai 2014 und der Einreichung des Fristverlängerungsgesuchs im September 2015 durchgeführt? Hat der Staatsrat ein spezialisiertes Büro mit der Ausarbeitung des Mobilitätsplans beauftragt?
2. Welches sind die nächsten Etappen für die Verwirklichung des Mobilitätsplans und aus welchen Gründen müssen wir uns bis Mai 2017 gedulden?

B. Revision des Reglements

1. Wie lautet das Ergebnis der Revision der Regeln für die Zuteilung der Parkfelder, die der Staatsrat in seiner Antwort in Aussicht stellte?

C. Mögliche Lösungen

1. Sind dem Staatsrat Mobilitätspläne in anderen Städten, Kantonsverwaltungen oder grossen Unternehmen bekannt und welche der mit diesen Plänen gemachten Erfahrungen können in die Umsetzung des Freiburger Mobilitätsplans eingebracht werden?
2. Wie lauten die Hauptelemente für den Mobilitätsplan, an denen der Staatsrat gegenwärtig arbeitet? Wird der Mobilitätsplan beispielsweise folgende Elemente enthalten?
 - a) Mobility-Flotte, wie dies während der Debatte im Grossen Rat vorgeschlagen wurde;
 - b) Infrastruktur für die Staatsangestellten, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit kommen (Velounterstände, Duschen, Umkleideräume);
 - c) Massnahmen zur Förderung der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln;
 - d) Nutzung von alternativen Kriterien für die Bestimmung des Parkierungsangebots in historischen Stadtzentren gemäss Vorschlag von Fachleuten anstelle der Kriterien der VSS-Normen.
3. Eine restriktivere Zuteilung der Parkfelder zum Marktpreis könnte die anderen Massnahmen finanzieren. Verfügt der Staatsrat bereits über Budgetinformationen?

Wir bitten den Staatsrat, den Mobilitätsplan, der vom Grossen Rat wie auch von der Bevölkerung der Stadt Freiburg erwartet wird, ohne weitere Verzögerung auszuarbeiten.

16. Dezember 2015

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat beschloss, in einer Pilotphase Mobilitätspläne für die Kantonsverwaltung umzusetzen. Dieses Ziel hielt er im Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2012–2016 und in der Strategie Nachhaltige Entwicklung von 2011 fest. Die Umsetzung ist im Gang: Beim Umzug im Jahr 2015 von drei Dienststellen (Amt für Umwelt, Amt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen sowie Sektion Gewässer des Tiefbauamts) in das Gebäude EVA in Givisiez wurde ein begrenzter Mobilitätsplan ausgearbeitet und umgesetzt. Ein zweiter Mobilitätsplan wurde 2013 auf Initiative des Amtes für den Arbeitsmarkt entwickelt. Ein dritter ist in Ausarbeitung (in Zusammenarbeit mit dem Bund), um die Zusammenlegung der Forschungsanstalt Agroscope Liebefeld-Posieux beim Standort von Grangeneuve zu begleiten¹.

Der Staatsrat schlug zudem dem Grossen Rat vor, den Auftrag, der die Umsetzung eines Mobilitätsplans für das Burgquartier verlangt, erheblich zu erklären. Aufgrund der insbesondere beim Standort EVA in Givisiez gemachten Erfahrungen beschloss er indessen, zuerst eine Arbeitsgruppe «Mobilitätsplan» zu schaffen und sie damit zu beauftragen, einen Massnahmenkata-

¹ Dieser Mobilitätsplan betrifft auch das Landwirtschaftliche Institut des Kantons Freiburg in Grangeneuve.

log zu erstellen, der im Rahmen der künftigen Mobilitätspläne des Staats umgesetzt werden kann. Diese Arbeitsgruppe wird ausserdem die Aufgabe haben, die künftigen Mobilitätspläne zu planen, zu koordinieren und zu begutachten, bevor sie dem Staatsrat zur Genehmigung unterbreitet werden.

Nach diesen allgemeinen Erwägungen kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

A. Frist

1. *Welche Arbeiten wurden zwischen der Erheblicherklärung am 16. Mai 2014 und der Einreichung des Fristverlängerungsgesuchs im September 2015 durchgeführt? Hat der Staatsrat ein spezialisiertes Büro mit der Ausarbeitung des Mobilitätsplans beauftragt?*

Im Juni 2015 wurde eine Arbeitsgruppe «Mobilitätsplan» geschaffen. Sie besteht aus dem Generalsekretär der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), der Verantwortlichen Nachhaltige Entwicklung, sowie je einem Vertreter des Hochbauamts, des Amts für Mobilität, der Finanzverwaltung und des Amts für Personal und Organisation.

Diese Arbeitsgruppe ist daran, einen Massnahmenkatalog auszuarbeiten, der für die künftigen Mobilitätspläne verwendet werden kann. Dabei darf nicht vergessen werden, dass diese Massnahmen für den Staat, der in diesen finanziell schwierigen Zeiten Struktur- und Sparmassnahmen verabschieden musste, finanziell tragbar sein müssen.

Da der Staatsrat den Massnahmenkatalog noch nicht validiert hat, konnte noch kein Auftrag für die Ausarbeitung eines Mobilitätsplans für das Burgquartier vergeben werden.

2. *Welches sind die nächsten Etappen für die Verwirklichung des Mobilitätsplans und aus welchen Gründen müssen wir uns bis Mai 2017 gedulden?*

Der bereits erwähnte Massnahmenkatalog soll im Frühling 2016 dem Staatsrat zur Genehmigung unterbreitet werden. In der Folge wird die Arbeitsgruppe ein Verfahren für die Bearbeitung der Mobilitätspläne und eine Methode zu deren Beurteilung definieren müssen.

Wenn diese Instrumente zur Verfügung stehen, wird ein spezialisiertes Büro beauftragt werden; die Studien für die Verwirklichung eines Mobilitätsplans für das Burgquartier werden dann beginnen können.

B. Revision des Reglements

1. *Wie lautet das Ergebnis der Revision der Regeln für die Zuteilung der Parkfelder, die der Staatsrat in seiner Antwort in Aussicht stellte?*

Die Revision der Regeln für die Zuteilung der Parkfelder für die Staatsangestellten wird gegenwärtig im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Massnahmenkatalogs analysiert. Dazu kommt eine Revision der Parkplatzgebühren. Diese beiden Revisionen werden nicht nur die Angestellten, die von einem Mobilitätsplan für einen Standort oder einen begrenzten Perimeter betroffen sind, sondern für die gesamte Kantonsverwaltung gelten. Solche Revisionen nehmen Zeit in Anspruch und müssen mit den Vertretern des Staatspersonals ausgehandelt werden.

C. Mögliche Lösungen

1. *Sind dem Staatsrat Mobilitätspläne in anderen Städten, Kantonsverwaltungen oder grossen Unternehmen bekannt und welche der mit diesen Plänen gemachten Erfahrungen können in die Umsetzung des Freiburger Mobilitätsplans eingebracht werden?*

Es wurden Daten zu den Mobilitätsplänen, die in anderen Kantonen, Städten und grossen Unternehmen in Kraft sind, gesammelt. Diese Daten flossen in die Ausarbeitung des Mobilitätsplans für den Standort EVA in Givisiez und des Massnahmenkatalogs ein.

2. *Wie lauten die Hauptelemente für den Mobilitätsplan, an denen der Staatsrat gegenwärtig arbeitet? Wird der Mobilitätsplan beispielsweise folgende Elemente enthalten?*
- Mobility-Flotte, wie dies während der Debatte im Grossen Rat vorgeschlagen wurde;*
 - Infrastruktur für die Staatsangestellten, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit kommen (Velounterstände, Duschen, Umkleideräume);*
 - Massnahmen zur Förderung der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln;*
 - Nutzung von alternativen Kriterien für die Bestimmung des Parkierungsangebots in historischen Stadtzentren gemäss Vorschlag von Fachleuten anstelle der Kriterien der VSS-Normen.*

Bei der Ausarbeitung des Massnahmenkatalogs werden auch die Möglichkeit einer Mobility-Flotte (Car Sharing) wie auch Massnahmen zur Förderung von Fahrzeug- und Fahrgemeinschaften sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs geprüft. Welche Massnahmen tatsächlich umgesetzt werden können, wird aber namentlich von den finanziellen Mitteln des Staats abhängen.

Die VSS-Norm 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» legt fest, dass in Altstadtbereichen mit schützenswertem Ortsbild von den in der Norm angegebenen Werten abgewichen und allenfalls ganz auf die Anordnung von Parkfeldern verzichtet werden kann und dass die entsprechenden Ausnahmeregelungen in den kommunalen planungsrechtlichen Erlassen vorzusehen sind. Die Stadt Freiburg ist für das historische Burgquartier daran, den Ortsplan zu revidieren, die erwähnten Werte im Baureglement festzulegen und diese zu begründen. Das Reglement wird von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion genehmigt werden müssen.

Aus Sicht des Staatsrats muss die genaue Anwendung der VSS-Norm für das Parkfelderangebot in historischen Zentren von Fall zu Fall geprüft werden. Die VSS-Norm lässt genügend Spielraum, um dies auch tun zu können.

3. *Eine restriktivere Zuteilung der Parkfelder zum Marktpreis könnte die anderen Massnahmen finanzieren. Verfügt der Staatsrat bereits über Budgetinformationen?*

Wie bereits in der Antwort auf die Frage B.1 erwähnt, werden die Fragen der Zuteilungsregeln und der Gebühren gegenwärtig analysiert. Zurzeit stehen keine Budgetinformationen zur Verfügung.

19. Januar 2016