



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Thévoz Laurent / Gamba Marc-Antoine

2016-GC-128

Veloland Freiburg: Mittel für die Umsetzung des kantonalen Sachplans Velo

I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 9. November 2016 eingereichten und begründeten Motion beantragen die Grossräte Laurent Thévoz und Marc-Antoine Gamba die Einrichtung eines mit 20 Millionen Franken dotierten Velofonds mit dem Ziel, eine regelmässige und progressive Finanzierung von Infrastrukturvorhaben zugunsten des Velos sicherzustellen. Zudem soll mindestens eine Vollzeitstelle für die Umsetzung des Sachplans Velo geschaffen werden. Die Motionäre fordern schliesslich, dass die verfügbaren Mittel eingesetzt werden, um Projekte gemäss den Prioritäten der Hierarchie des kantonalen Velonetzes zu verwirklichen, insbesondere um die Umfahrungsstrassenprojekte, die Strassenprojekte in den Agglomerationen Bulle und Freiburg sowie die Projekte, die für die Realisierung der Freizeit- und Tourismusverbindungen gemäss regionalen Entwicklungsstrategien nötig sind, zu ergänzen.

II. Antwort des Staatsrats

1. Sachplan Velo

Der Staatsrat hat seinen Willen, den Langsamverkehr zu fördern, im 2011 verabschiedeten Leitbild Velo und in seinem neuen kantonalen Richtplan (KantRP) festgehalten. Diese Strategie diene als Rahmen für die Revision der kantonalen Velonetzplanung. Das Resultat war der Sachplan Velo, der am 10. Dezember 2018 vom Staatsrat angenommen worden ist.

Der Sachplan Velo definiert das kantonale Alltags- und Freizeitvelonetz. Grundlage für das Alltagsvelonetz ist das Kantonsstrassennetz. Um aber die Kontinuität zu gewährleisten, wurde es an manchen Stellen in Gemeindeverbindungen integriert, namentlich bei Ortsdurchfahrten. Aus Sicherheitsgründen folgt es zudem auf bestimmten Abschnitten den Gemeindestrassen. Dabei werden selbstredend die rechtlichen Bestimmungen zu den Finanzkompetenzen des Kantons bzw. der Gemeinden eingehalten werden.

Das kantonale Velonetz wurde in drei hierarchische Stufen unterteilt, wobei vor allem das Nachfragepotenzial berücksichtigt wurde. Mit der kantonalen Velonetzplanung konnten zudem die Orte bestimmt werden, wo Anlagen für die Verbesserung der Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer nötig sind, und welche Art von Anlagen vorgesehen werden müssen.

2. Verwirklichung der Veloinfrastrukturen

Das kantonale Alltagsvelonetz, so wie es im Sachplan Velo geplant ist, hat eine Gesamtlänge von rund 710 km (550 km auf Kantonsstrassen¹ und 160 km auf Gemeindestrassen). Auf 325 km sind bauliche Massnahmen erforderlich.

Der Kanton hat bereits 88 km verwirklicht, meist in Form von Radstreifen; denn der Sachplan Velo dient schon seit einigen Jahren als Referenz für die Planung der Veloverkehrsanlagen. Nach Artikel 54a Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG) ist der Bau von Radwegen und -streifen «im Rahmen des Baus, der Instandstellung oder der Korrektur einer Kantonsstrasse obligatorisch; ausgenommen sind jedoch die Strassenabschnitte, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder zu teuer wäre. In diesen Fällen ist eine Ersatzlösung in Betracht zu ziehen.»

Entsprechend wird systematisch der Bau von Radstreifen geprüft, wenn Kantonsstrassenabschnitte erneuert oder saniert werden. Wenn eine Veloverbindung im Sachplan Velo vorgesehen ist, deren Verwirklichung in der Form eines Radstreifens angebracht ist und der Radstreifen in das bestehende Querprofil der Strassen integriert werden kann, erfolgt die Finanzierung über den Kredit für den Strassenunterhalt beim Tiefbauamt (TBA).

Wenn die Breite der öffentlichen Sache hingegen nicht ausreicht, um Radstreifen einzurichten, oder wenn die Funktionalität der Veloplanlage gemäss Sachplan den Bau eines Radweges erfordert, sind Landerwerbe nötig. Das heisst auch, dass in einem solchen Fall ein Strassenbauprojekt mit mehreren Etappen (Auftrag an ein privates Ingenieurbüro gemäss Submissionsrecht, Erbringung der Leistungen für die öffentliche Auflage unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und der örtlichen Gegebenheiten, Auswahl des Bauunternehmens gemäss Submissionsrecht mit Beschwerdemöglichkeit) ausgearbeitet und durchgeführt werden muss. Ein solches Verfahren kann mehrere Monate oder gar Jahre dauern und erfordert zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen.

Damit die im Sachplan Velo vorgesehenen baulichen Massnahmen zuerst dort verwirklicht werden, wo das Potenzial zur Verkehrsverlagerung am grössten ist, wird die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) in Übereinstimmung mit Artikel 29 des Ausführungsreglements zum Strassengesetz (ARStrG) die Prioritätenordnung definieren. Gestützt auf diese Prioritätenordnung wird bis im Sommer 2019 eine Jahresplanung für die Veloplanlagen festgelegt werden.

Zwei Projekte haben auf Ebene des Kantons das grösste Potenzial zur Verkehrsverlagerung:

- > Transagglo (Langsamverkehrsachse, die Avry mit Düdingen verbinden und durch Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot führen wird);
- > grüne Verbindung in Bulle (Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und der Industriezone Planchy-Nord).

Mit Blick auf die Priorisierung wird die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Verwirklichung dieser beiden Abschnitte koordinieren – immer unter Einhaltung der jeweiligen Finanzkompetenzen nach geltendem Recht.

¹ Das Kantonsstrassennetz misst 640 km.

3. Schaffung eines Fonds und einer Vollzeitstelle

Seit einigen Jahren schon verwirklicht der Kanton soweit möglich und innert nützlicher Frist die Veloverkehrsanlagen, die im Sachplan Velo vorgesehen sind. Der Staatsrat weiss um die Schwierigkeiten, die mit solchen Anlagen verbunden sind, und um die Tatsache, dass deren Verwirklichung – insbesondere, wenn bauliche Massnahmen geplant sind – Zeit in Anspruch nimmt und finanzielle und personelle Mittel erfordert. Er wird deshalb etappenweise vorgehen – gemäss einer Prioritätenordnung und einem Umsetzungsplan, die derzeit in Ausarbeitung sind – und die Finanzierung der Arbeiten über die Laufenden Rechnungen für den Strassenbau oder gegebenenfalls über Kredite des Staatsrats bzw. des Grossen Rats sicherstellen, die auch Geldmittel für die nötigen personellen Ressourcen umfassen werden. Der Staatsrat hat im Übrigen beschlossen, im Rahmen des Infrastrukturfonds per 31. Dezember 2018 einen Betrag von 8 Millionen Franken dem Langsamverkehr zu widmen; dieser Betrag wird bei Bedarf erhöht und dazu verwendet werden können, um die hiavor erwähnten Mittel zu ergänzen. Die RUBD hat zudem ein zweiköpfiges Team mit Angestellten des Tiefbauamts und des Amts für Mobilität zusammengestellt, dessen Hauptaufgabe es ist, die vorrangigen Projekte des Sachplans Velo zu verwirklichen.

In Anbetracht der in seiner Antwort genannten Elemente und insofern, als die meisten Wünsche der Motionäre in anderer Form berücksichtigt werden konnten, schlägt der Staatsrat vor, die Motion abzulehnen.

9. April 2019