**Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**
—
Anfrage Pasquier Nicolas / Marmier Bruno 2017-CE-193
**Stand der Ausarbeitung des Sachplans Velo**

## I. Anfrage

Im Dezember 2013 gab der Staatsrat den Sachplan Velo in die Vernehmlassung. Diese dauerte bis Februar 2014.

Dreieinhalb Jahre später hat der Staatsrat noch nichts zum Stand dieses Projekts verlauten lassen.

Zuvor, am 6. Juni 2011, hatte der Staatsrat das Leitbild Velo verabschiedet, in dem verschiedene Ziele definiert sind.

Fragen:

1. Ist der Sachplan Velo weiterhin aktuell? Wann wird er veröffentlicht werden?
2. Welchen Zeitplan sieht der Staatsrat für dessen Umsetzung vor?
3. Das erklärte Ziel des Staatsrats lautet, den Velofahrerinnen und -fahrern ein leistungsfähiges, attraktives, sicheres und durchgehendes Netz zu bieten. Mit welchen Mitteln will der Staatsrat dieses Ziel erreichen?
4. Welche Ziele und Fristen hat der Staatsrat für die Verkehrsverlagerung festgelegt? Welcher Veloanteil soll erreicht werden?
5. Sind die Mittel für das MIV-Netz nicht unverhältnismässig im Vergleich zu den Mitteln, die für das Velonetz zur Verfügung stehen?
6. Gibt es eine Erfolgskontrolle für die Ziele des Leitbilds Velo von 2011?

*16. August 2017*

## II. Antwort des Staatsrats

*1. Ist der Sachplan Velo weiterhin aktuell? Wann wird er veröffentlicht werden?*

Der Sachplan Velo wurde am 10. Dezember 2018 vom Staatsrat ausgenommen und steht in elektronischer Form zur Verfügung (https://www.fr.ch/de/moba/mobilitaet-und-verkehr/mit-dem-velo/sachplan-velo).

*2. Welchen Zeitplan sieht der Staatsrat für dessen Umsetzung vor?*

Seit der Sachplan Velo aus der Vernehmlassung zurück ist, dient die Anhörungsversion des Sachplans im Sinne einer Übergangslösung als Referenz für die Planung der Veloverkehrsanlagen. So wird systematisch der Bau von Veloverkehrsanlagen geprüft, wenn Kantonsstrassenabschnitte

erneuert oder saniert werden. Wenn eine solche Anlage im Sachplan vorgesehen ist und das bestehende Querprofil der Strasse es erlaubt, wird diese Infrastruktur verwirklicht – in der Regel in Form eines Radstreifens. Wenn die Breite der öffentlichen Sache hingegen nicht ausreicht, um den vorgesehenen Radstreifen oder -weg einzurichten, oder wenn der Sachplan ausdrücklich bauliche Massnahmen vorsieht, muss ein Strassenbauprojekt ausgearbeitet und durchgeführt werden. Ein solches Verfahren kann mehrere Monate oder gar Jahre dauern und erfordert finanzielle und personelle Ressourcen.

Damit diese baulichen Massnahmen zuerst dort verwirklicht werden, wo das Potenzial zur Verkehrsverlagerung am grössten ist, wird die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Prioritätenordnung definieren. Gestützt auf diese Prioritätenordnung wird bis im Sommer 2019 eine Jahresplanung für die Veloverkehrsanlagen festgelegt werden.

3. *Das erklärte Ziel des Staatsrats lautet, den Velofahrerinnen und -fahrern ein leistungsfähiges, attraktives, sicheres und durchgehendes Netz zu bieten. Mit welchen Mitteln will der Staatsrat dieses Ziel erreichen?*

Veloverkehrsanlagen, die im Rahmen von Strassenunterhaltsarbeiten (z. B. Radstreifen auf der Ortsdurchfahrt von La Roche) oder von Strassenausbauarbeiten (z. B. gemeinsamer Rad- und Fussweg zwischen Broc und Epagny) durchgeführt werden, werden nicht gesondert, sondern in gleicher Weise wie die Strassenarbeiten finanziert.

Für die Abschnitte, auf denen bauliche Massnahmen für den Veloverkehr vorgesehen sind, wird der Kanton etappenweise vorgehen; die Finanzierung der Arbeiten wird über Kredite des Staatsrats oder des Grossen Rats sichergestellt 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 hiervor 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. Im Sachplan Velo finden sich des Weiteren die beiden Projekte mit dem grössten Potenzial zur Verkehrsverlagerung:

> Transagglo (Langsamverkehrsachse von rund 17 km, die Avry mit Düdingen verbinden und durch Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot führen wird);
> grüne Verbindung in Bulle (Langsamverkehrsverbindung von rund 1,6 km zwischen dem Bahnhof und der Industriezone Planchy-Nord).

Diese beiden Abschnitte weisen zweifelsohne das grösste Potenzial zur Verkehrsverlagerung auf; auch ist deren Verwirklichung prioritär. Mit diesen beiden Verbindungen werden die Agglomerationen Freiburg und Bulle über eine starke Achse verfügen, die ausschliesslich dem Langsamverkehr gewidmet ist. Die RUBD wird die Arbeiten, für die jeweils der Kanton oder die Gemeinde zuständig ist, koordinieren und dabei den im geltenden Recht definierten Kompetenzen für die Verwirklichung und die Finanzierung Rechnung tragen.

4. *Welche Ziele und Fristen hat der Staatsrat für die Verkehrsverlagerung festgelegt? Welcher Veloanteil soll erreicht werden?*

Es geht in erster Linie darum, den Anteil des öffentlichen und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, so wie dies auch im neuen kantonalen Richtplan (KantRP) und im kantonalen Verkehrsplan (KVP) vorgesehen ist. Der Staatsrat will zuerst die vorrangigen Infrastrukturen für eine nachhaltige Mobilität verwirklichen, bevor er quantitative Zielvorgaben definiert.

5. *Sind die Mittel für das MIV-Netz nicht unverhältnismässig im Vergleich zu den Mitteln, die für das Velonetz zur Verfügung stehen?*

Nein. Der Staatsrat verfolgt eine multimodale Strategie. So hat die öffentliche Hand beträchtliche Mittel aufgewendet, um das öffentliche Verkehrsangebot auszubauen (etappenweise Einführung der RER Fribourg | Freiburg und schrittweiser Ausbau des regionalen Busangebots). Zur Strasse ist zu sagen, dass die Strategie vorrangig den Bau von Umfahrungsstrassen anstrebt, um bestimmte Ortschaften vom Transitverkehr zu entlasten, was auch ganz direkt dem Fussgänger- und Veloverkehr zugutekommt.

Darüber hinaus wird viel in den Unterhalt der Kantonsstrassen und die Verbesserung der Sicherheit auf diesem Netz investiert. Dabei werden auch Radstreifen errichtet, soweit diese im Sachplan Velo vorgesehen sind und das Querprofil der Strasse es erlaubt (vgl. Antwort auf Frage 2). So weist das kantonale Velonetz gegenwärtig eine Länge von 88 km auf.

Auch wenn es derzeit schwierig ist, den Gesamtbetrag der Ausgaben, die sich aus der Umsetzung des Sachplans ergeben werden, genau zu beziffern, so kann aufgrund des resultierenden Arbeitsvolumens doch festgehalten werden, dass ein angemessenes Verhältnis gewahrt wird. Da die meisten Strasseninfrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder den Langsamverkehr direkt oder indirekt – über induzierte Effekte – den verschiedensten Nutzerkategorien zugutekommen, ist es für die Bestimmung der Prioritäten im Übrigen nicht zweckmässig, diese Beträge isoliert zu betrachten, um sie dann gegeneinander abzuwägen.

6. *Gibt es eine Erfolgskontrolle für die Ziele des Leitbilds Velo von 2011?*

Das Leitbild Velo ist integrierender Bestandteil des Sachplans Velo, der regelmässig revidiert werden wird. Die Erfolgskontrolle wird in diesem Rahmen erfolgen. Dem ist anzufügen, dass die vom Tiefbauamt (TBA) verwirklichten Veloinfrastrukturen in einer Webanwendung[1] georeferenziert sind. Der beratenden Kommission für die Revision der kantonalen Velonetzplanung wird regelmässig eine Bilanz zu den Verwirklichungen des Sachplans Velo unterbreitet werden.

*9. April 2019*

[1] https://map.geo.fr.ch