Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Chardonnens Jean-Daniel / Brönnimann Charles 2019-CE-209
Verlängerung des Trottoirs und Schaffung eines Radwegs in Rosé

I. Anfrage

Die lang erwartete Umfahrungsstrasse von Prez-Vers-Noréaz soll zur Freude aller im Jahr 2024 bereit sein. Der Verkehr in der Agglomeration Rosé wird aber wahrscheinlich nicht zurückgehen, ganz im Gegenteil.

Zwischen dem Knoten Route de Payerne / Route de Corjolens (Bushaltestelle La Croisée) und dem Knoten Route de Payerne / Route d'Onnens (Bushaltestelle Prez-bif.) gibt es einen schönen Radweg, auch wenn dieser nicht durchgehend ist, weil teilweise nur ein einfaches Trottoir vorhanden ist.

Leider findet dieses sichere Band bei der Kreuzung der Route d'Onnens (Bushaltestelle Prez-bif.) ein abruptes Ende: Von hier bis zum Centre de Rosé (Raus SA) fehlt ein solches Band gänzlich, was der Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer und der Fussgängerinnen und Fussgänger abträglich und umso bedauerlicher ist, als der Abschnitt vom Centre de Rosé bis Avry mit einem Trottoir gesichert ist.

In der anderen Richtung – mit anderen Worten auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzung der Route de Corjolens (Bushaltestelle La Croisée) und Prez-vers-Noréaz – ist das Velofahren wegen des grossen Verkehrsaufkommens ebenfalls äusserst gefährlich.

Im aktuellen Kontext und vor dem Hintergrund des politischen Willens, den Freiburgerinnen und Freiburgern den Langsamverkehr schmackhaft zu machen, müssen wir unser Möglichstes tun, um solche Abschnitte zu sichern. Die entsprechenden Arbeiten könnten in das Projekt der Umfahrungsstrasse von Prez-vers-Noréaz integriert und in diesem Rahmen verwirklicht werden. Dies ist auch deshalb sinnvoll, weil der Bahnhof Rosé ein wichtiger Trumpf für die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner von Prez-vers-Noréaz ist.

Wir stellen dem Staatsrat darum folgende Fragen:

1. Sind im Rahmen der Verwirklichung der Umfahrungsstrasse von Prez-Vers-Noréaz Arbeiten für den Langsamverkehr geplant?
2. Falls ja, könnte die Schaffung eines Radwegs von Rosé bis zum künftigen Anschluss der Umfahrungsstrasse in Betracht gezogen werden?
3. Wäre es denkbar, den fehlenden Abschnitt für Fussgänger und Velos von der Route d'Onnens (Bushaltestelle Prez-bif.) bis zum Centre de Rosé in relativ kurzer Zeit zu bauen?
4. Könnte den Velofahrerinnen und Velofahrer die Erlaubnis gegeben werden, in dieser Zone die Trottoirs zu benützen, etwa mit einer entsprechenden Fahrbahnmarkierung?

17. Oktober 2019

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend erinnert der Staatsrat daran, dass er den verschiedenen Mobilitätsarten im Kanton und insbesondere dem Veloverkehr grosse Beachtung schenkt. So hat er im Dezember 2018 den Sachplan Velo angenommen.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den einzelnen Fragen.

1. *Sind im Rahmen der Verwirklichung der Umfahrungsstrasse von Prez-Vers-Noréaz Arbeiten für den Langsamverkehr geplant?*

In die Überlegungen zum Umfahrungsstrassenprojekt von Prez-Vers-Noréaz flossen auch der Langsam- und insbesondere der Veloverkehr ein. Mit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse wird die aktuelle Kantonsstrasse neu als Gemeindestrasse eingeteilt werden, ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen und sich somit gemäss ausgearbeitetem Konzept als Veloverbindung anbieten. Auch wurde ein besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung der Anschlüsse der Umfahrungsstrasse gelegt, um die Kontinuität mit den Veloinfrastrukturen auf beiden Seiten sicherzustellen.

2. *Falls ja, könnte die Schaffung eines Radwegs von Rosé bis zum künftigen Anschluss der Umfahrungsstrasse in Betracht gezogen werden?*

Der Bedarf für Veloinfrastrukturen auf dem Kantonsstrassenabschnitt zwischen Rosé (Kreisel der Industriezone Ost) und Maison Rouge ist erwiesen und wurden den Gemeindebehörden signalisiert.

Dieser Abschnitt ist Gegenstand von zwei Teilstreckenblättern des Sachplans Velo: Nr. 2100-1f (Berücksichtigung der Velomobilität im Rahmen eines Valtraloc-Projekts empfohlen, kurzfristige Priorisierung mit einer angestrebten Verwirklichung innerhalb von 2 bis 5 Jahren) und Nr. 2100-2a (Bau von Radstreifen bzw. eines Radwegs empfohlen, Priorisierung gemäss der sich bietenden Gelegenheiten mit einer Verwirklichung innerhalb von 10 bis 20 Jahren).

Sektor Kreisel der Industriezone Ost in Rosé – Kreuzung der Route d'Onnens

Das von der Gemeinde Avry ausgearbeitete Projekt wurde am 15. November 2019 öffentlich aufgelegt. Zur Erinnerung: Valtraloc-Projekte werden zwar in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt ausgearbeitet, doch sind die Gemeinden, welche die Kosten für die Fussgänger-infrastrukturen, die Knoten und die Vorsortierstreifen auf der Kantonsstrasse übernehmen, für diese Projekte zuständig. In Fahrtrichtung Rosé–Prez-vers-Noréaz (leicht abfallend, Sektor mit vorgesehener Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h) musste die Idee eines Radstreifens wegen des fehlenden Platzes (bestehende Bebauungen) trotz Lösungssuche fallengelassen werden. In umgekehrter Fahrtrichtung (leicht ansteigend) wird hingegen parallel zum neuen Trottoir ein Radstreifen eingerichtet werden.

Sektor Kreuzung der Route d'Onnens – Maison Rouge

Die 1,80 m breite Infrastruktur, die in der Anfrage erwähnt wird und sich auf der linken Seite der Kantonsstrasse zwischen der Kreuzung der Route d'Onnens und der Kreuzung der Route de Corjolens befindet, ist kein Radweg, sondern eine Fussgängerverbindung, die 2006 von der Gemeinde Avry gebaut worden ist, und darf entsprechend nicht von den Velofahrerinnen und -fahrern benutzt werden.

Im Herbst 2017 wurde ein Bauingenieurauftrag vergeben mit dem Ziel, die Machbarkeit einer Veloinfrastruktur zwischen der Kreuzung der Route d'Onnens und Maison Rouge zu analysieren. Zum jetzigen Zeitpunkt der Überlegungen wird Folgendes vorgeschlagen:

> zwei Massnahmen zwischen der Kreuzung der Route d'Onnens und der Kreuzung der Route de Corjolens:

a) Verbreiterung der bestehenden Fussgängerinfrastruktur von 1,80 m auf 2,50 m, um links von der Kantonsstrasse eine Veloinfrastruktur zu verwirklichen;

b) Verwirklichung eines Radstreifens in Richtung Rosé–Prez-vers-Noréaz;

> Verwirklichung in beiden Fahrtrichtungen eines Radstreifens zwischen der Kreuzung der Route de Corjolens und Maison Rouge; die Verwirklichung eines Radwegs erwies sich angesichts der Gegebenheiten vor Ort und der Diskontinuität der Verbindung (Querungen der Kantonsstrasse, um vom Radweg zum Radstreifen zu gelangen) als unmöglich.

Das Vorhandensein im Sektor Maison Rouge von Grundwasserschutzzonen für die Trinkwasserversorgung und der Verschmutzungsgrad des Strassenabwassers machen spezifische Massnahmen (Strassenabwasserbehandlung, Massnahmen zur Absicherung der Schutzzonen) nötig. Die Bushaltestellen im Sektor müssen angepasst werden, um sie sicherer und behindertengerecht (gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG) zu machen. Auch für die Fussgängerstreifen bei den Bushaltestellen müssen Überlegungen zu deren Verbesserung angestellt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt werden die Kosten mit rund 2 Millionen Franken veranschlagt.

Das Projekt wird auf dieser Grundlage im Jahr 2020 mit einer Ausschreibung gemäss Submissionsrecht der Bauingenieurleistungen weiterverfolgt werden; 2021soll die Vorprüfung, Ende 2021 die öffentliche Auflage und 2022 die Verwirklichung folgen.

3. Wäre es denkbar, den fehlenden Abschnitt für Fussgänger und Velos von der Route d'Onnens (Bushaltestelle Prez-bif.) bis zum Centre de Rosé in relativ kurzer Zeit zu bauen?

Das Projekt wurde am 15. November 2019 öffentlich aufgelegt. Sofern das Verfahren wie gewünscht verläuft, könnten die Bauarbeiten bereits 2020 beginnen.

4. Könnte den Velofahrerinnen und Velofahrer die Erlaubnis gegeben werden, in dieser Zone die Trottoirs zu benützen, etwa mit einer entsprechenden Fahrbahnmarkierung?

Zum einen dürfen die Trottoirs derzeit einzig von «Kinderrädern» benutzt werden. Das einschlägige Bundesrecht (VRV, SSV) wird derzeit überarbeitet. Im Rahmen dieser Revision wird vorgeschlagen, Kindern bis 12 Jahren das Velofahren auf Fusswegen und Trottoirs zu erlauben. Zum andern würde die von den beiden Grossräten vorgeschlagene Massnahme nur einen Teil der Velofahrerinnen und -fahrer betreffen.

Es ist aber denkbar, das Benützen der Trottoirs mit einem Velo in gewissen Fällen und unter bestimmten Bedingungen zuzulassen. Auf diese Weise kann das Vorhandensein von Velos legitimiert werden, wobei die Velofahrerinnen und -fahrer den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt lassen und ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen müssen. Für eine solche Massnahme ist eine Markierung weder nötig noch wünschenswert. Hingegen braucht es das Signal «Fussweg» (SSV 2.61) mit der Zusatztafel «Velos gestattet».

Für eine solche Massnahme müssen verschiedene Faktoren berücksichtigt werden: Fussgängeraufkommen, Veloaufkommen, Zahl privater Einfahrten entlang des Trottoirs und Breite des Trottoirs. Gemäss aktuellen Empfehlungen muss die Trottoirbreite mindestens 2,50 m betragen. Diese Massnahme stellt zudem kein Gebot für die Velofahrerinnen und -fahrer dar. Das heisst, diejenigen mit wenig Erfahrung können das Trottoir benutzen, um sich stressfrei zu bewegen, während die versierten Velofahrerinnen und -fahrer weiterhin die Strasse benutzen können.

Im vorliegenden Fall und unter Berücksichtigung der verschiedenen Projekte, die in diesem Sektor geplant sind, scheint es zweckmässig zu sein, den Velofahrerinnen und -fahrern das Benützen der bestehenden Infrastruktur zwischen der Kreuzung der Route d'Onnens und der Kreuzung der Route de Corjolens, die 2006 von der Gemeinde Avry verwirklicht worden ist, zu erlauben. Bis zur Verwirklichung des Projekts, das auf diesem Strassenabschnitt geplant ist, könnte damit vor allem die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler von Corjolens verbessert werden, die sich so mit dem Velo zur Orientierungsschule begeben könnten.

In Bezug auf den Sektor zwischen der Kreuzung der Route d'Onnens und Rosé sei daran erinnert, dass das am 15. November 2019 aufgelegte Projekt einen Radstreifen in Richtung Freiburg umfasst. In Richtung Prez-vers-Noréaz wird die Zweckmässigkeit, Velos auf dem künftigen Trottoir zu gestatten, im Detail analysiert werden müssen, wobei das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse und die Breite der geplanten Infrastruktur Teil dieser Analyse sein werden.

28. Januar 2020