Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Roth Pasquier Marie-France / Dafflon Hubert 2019-CE-236
Wie will der Staatsrat die Park- und Bike+Ride-Anlagen finanzieren?

I. Anfrage

Vor bald einem Jahr, im Dezember 2018, nahm der Staatsrat in kurzer Folge den Sachplan Velo (10. Dezember) und den Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität (18. Dezember) an. Es sind dies zwei besonders wichtige Dokumente, in einer Zeit, in der alle Behörden, sei es auf nationaler, kantonaler, regionaler oder kommunaler Ebene bedeutende Massnahmen treffen müssen, um gegen die Folgen des Klimawandels vorzugehen.

In seinem Bericht zu den Anlagen der kombinierten Mobilität anerkennt der Staat, dass der Anteil der Distanzen, der von unseren 126 000 Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto zurückgelegt werden, über dem Schweizer Durchschnitt liegt (S. 26 und 29). Mit anderen Worten: Hier gibt es ein grosses Verbesserungspotenzial.

Während es bei den im Sachplan Velo vorgesehenen Radwegen und -streifen eindeutig ist, dass der Staat für deren Verwirklichung verantwortlich ist (Art. 54a des Strassengesetzes), ist die Frage bei den Anlagen der kombinierten Mobilität nicht eindeutig geklärt.

Der Staatsrat hielt in seinem Bericht zu den Anlagen der kombinierten Mobilität fest, dass der Kanton eine Planung für diese Anlagen definieren müsse, um über eine gesamtheitliche und kohärente Vision für den Kanton, die öffentlichen Transportunternehmen und die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer zu verfügen. Diese Planung müsse zudem in den neuen kantonalen Richtplan integriert werden und werde es dem Kanton erlauben, Projekte zu begutachten, beratend zur Seite zu stehen und Vorhaben gegebenenfalls zu unterstützen.

Der im Mai 2019 genehmigte kantonale Richtplan enthält indes hierzu nur sehr allgemeine Hinweise in den beiden Themenblättern, die einen Bezug zu den Anlagen der kombinierten Mobilität haben (T202 Motorisierter Individualverkehr und T203 Kombinierte Mobilität).

Somit ist nicht klar, wie der Staatsrat solche Projekte konkret zu unterstützen gedenkt. Wer sind die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer? Wie will der Staatsrat die betroffenen öffentlichen Transportunternehmen – die SBB und TPF, um nur die beiden Unternehmen zu nennen, die in unserem Kanton die grösste Präsenz haben – ermuntern oder zwingen, diese Anlagen der kombinierten Mobilität zu verwirklichen?

Auch wenn vorrangig eine Komplementarität mit dem bereits bestehenden Parkierungsangebot von grossen Verkehrserzeugern (z. B. Einkaufszentren) anzustreben ist, ist doch offensichtlich, dass der finanzielle Bedarf für die Anlagen der kombinierten Mobilität gross ist, und zwar sowohl für Autoparkplätze als auch für Veloabstellplätze. Um dies festzustellen, muss man lediglich die Zahl

der fehlenden Park- und Abstellplätze und die Kosten für diese Plätze in Verbindung setzen: Vom Bahnhof Freiburg abgesehen fehlen geschätzte 1080 Park-and-Ride-Plätze, davon 510 in Parkhäusern. Ausserdem fehlen, von den Velostationen abgesehen, rund 1550 Veloabstellplätze. Der Bedarf ist also gross.

Die Veloabstellplätze, die im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs Bulle für 1 900 000 Franken vorgesehen sind, werden vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation finanziell unterstützt.

Ist der Staatsrat bereit, sich wie der Bund an solchen Projekten finanziell zu beteiligen? Solche Projekte erlaubten es, die Mobilitätsprobleme, die alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons betreffen, zu lösen und gleichzeitig etwas für das Klima zu tun.

26. November 2019

II. Antwort des Staatsrats

1. Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität

Der kantonale Richtplan (KantRP) definiert die «Schaffung von Park+Ride-Anlagen (P+R) bei allen Bahnhöfen des Kantons und bei den Bushaltestellen der nicht mit Bahnlinien erschlossenen Regionen» als Grundsatz und der kantonale Verkehrsplan verlangt vom Amt für Mobilität (MobA), dass es «eine generelle Planung der P+R-Standorte [erstellt]» (Beschluss 2.10.1). Diese Bestimmungen führten am 18. Dezember 2018 zur Annahme durch den Staatsrat des Sachplans Anlagen der kombinierten Mobilität. Er ist verbindlich für die kantonalen und kommunalen Behörden und wird mittels einer Karte mit folgenden Angaben konkretisiert:

> Standorte der Parkplätze für Autos und Veloanlagen in unmittelbarer Nähe der Freiburger Bahnhaltestellen;
> Stand der Planung für die verschiedenen Anlagen («Zu bewahrendes Minimum», «Zu verbessern», «Zu bauen», «Umzubauen oder Parkhaus bauen»);
> Erschliessungsqualität und Kundenpotenzial für jede Bahnhaltestelle mittels Einteilung der Bahnhaltestellen in fünf Kategorien.

2. Studie zu den Parkierungsanlagen der Bahnhaltestellen im Kanton Freiburg

Der Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität wurde auf der Grundlage einer Studie[1] ausgearbeitet, die ein externes Büro in Zusammenarbeit mit dem MobA erstellt hat. Diese Studie analysierte alle 66 Bahnhaltestellen des Kantons Freiburg[2] (Horizont 2035) sowie die Bushaltestellen Farvagny-le-Grand, Le Mouret Village, Plaffeien Dorf und Tafers Dorf, die in Regionen liegen, die nicht durch die Bahn erschlossen sind. Die Studie erlaubte es:

---

[1] *Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg. Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement*, Dezember 2017. Die Studie steht auf der Website des Kantons Freiburg zur Verfügung (nur auf Französisch, mit deutscher Zusammenfassung): https://www.fr.ch/sites/default/files/2019-02/fr_ANX_Plan_Sectoriel_Parcs-Relais_Rapport_Etude.pdf

[2] Weil sich der Bahnhof Fribourg/Freiburg deutlich von allen anderen Bahnhaltestellen des Kantons abhebt, war er nicht Gegenstand der Analyse.

> die aktuelle Situation bei den Bahnhöfen zu analysieren;
> das Kundenpotenzial abzuschätzen;
> für jede Bahnhaltestelle im Kanton Freiburg in Abhängigkeit von der Erschliessungsqualität und der potenziellen Nachfrage im Einzugsgebiet die richtige Grösse der bestehenden oder zu schaffenden Anlagen der kombinierten Mobilität (Anzahl Parkfelder für Autos und Abstellfelder für Velos) zu bestimmen.

Die Studie schätzt den Bedarf an zusätzlichen Park- und Abstellplätzen auf insgesamt 1080 für Autos und 1550 für Velos. Bei den Bahnhöfen Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Murten/Morat und Romont sollen indes Parkhäuser (Silos oder unterirdische Parkierungsanlagen) anstelle von Standard-Parkplätzen (Parkierungsanlagen an der Oberfläche) errichtet werden, was sich auf den Bedarf auswirkt[3]. Die verschiedenen Berechnungen und Schätzungen wurden in einer Tabelle festgehalten, die laufend angepasst wird und dem MobA als Planungshilfe dient.

Die Ergebnisse dieser Studie sind als Richtwerte zu verstehen. Die tatsächliche Grösse der Anlagen wird zusammen mit den Transportunternehmen, den Gemeinden oder den Privaten bestimmt werden.

3. Verwirklichung und Finanzierung durch den Staat des Sachplans Anlagen der kombinierten Mobilität

Die im Sachplan vorgesehenen Anlagen (Neubau oder Vergrösserung bestehender Anlagen)[4] werden von den Transportunternehmen und gegebenenfalls von den betroffenen Gemeinden oder von Privaten verwirklicht werden. Sie können etappenweise verwirklicht werden und müssen die Vorgaben der einschlägigen VSS-Normen einhalten.

Laut Verkehrsgesetz (VG) kann der Staat Freiburg den Bau von Anlagen der kombinierten Mobilität bei den Freiburger Bahnhaltestellen subventionieren. So legt Artikel 30 Abs. 3 VG folgende allgemeine Regel fest: «Der Staat kann den Transportunternehmen, den Regionalverbunden oder den Gemeinden einen Beitrag gewähren, um die öffentlichen Dienstleistungen […] sicherzustellen und namentlich ein Leistungsangebot der öffentlichen Verkehrsmittel, das den wirtschaftlichen und sozialpolitischen Belangen genügt, bereitzustellen.»

Und Artikel 35 Bst. f VG präzisiert, dass «der Bau regionaler Parkplätze und das Anlegen von Abstellfeldern für Fahrräder und Mofas bei Bahnhöfen sowie andere Verbindungsanlagen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr, sofern diese Anlagen Teil einer Gesamtverkehrskonzeption sind», für Investitionshilfen in Frage kommen.

Für Anlagen der kombinierten Mobilität im Perimeter eines Regionalen Verkehrsverbunds (derzeit: Mobul und Agglomeration Freiburg) kann laut Artikel 37 VG ein Beitrag von höchstens 50 % des Saldos der Gesamtausgaben nach Abzug der Bundesbeiträge und gegebenenfalls der kantonalen Beiträge aufgrund von anderen Gesetzen gewährt werden.

---

[3] Der geschätzte Bedarf von zusätzlichen 1080 Parkfeldern für Autos geht von Standard-Parkplätzen aus, auch bei den Bahnhöfen Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Givisiez, Murten/Morat und Romont. Werden bei diesen Bahnhöfen aber P+R-Anlagen in Form eines Parkhauses verwirklicht, lauten die Zahlen für den Bedarf wie folgt: 918 Parkfelder in Standard-Parkplätzen plus rund 540 Parkfelder in einem Parkhaus.

[4] Die Studie hat 40 Anlagen der kombinierten Mobilität bei den Bahnhaltestellen des Kantons sowie 1018 bereits verwirklichte Parkplätze erfasst.

Mobul und Agglomeration Freiburg sehen in ihren Agglomerationsprogrammen der 1., 2. und 3. Generation mehrere Massnahmen für die Verwirklichung von Velostationen vor. Gewisse dieser Massnahmen können gemäss den oben erwähnten Bestimmungen des VG in den Genuss von Kantonsbeiträgen kommen.

Dabei ist allerdings sicherzustellen, dass ein allfälliger Beitrag des Staats nicht für ein Objekt gewährt wird, mit dem Gewinne erzielt werden. So muss eine Methode zur Wirtschaftlichkeitsrechnung definiert werden. Aus diesem Grund sollen zuerst Pilotprojekte verwirklicht werden. Im Übrigen hat das MobA eine Studie zur Klärung folgender Punkte in Auftrag gegeben:

> Höhe der Parkplatzgebühren bei diesen Anlagen;
> Harmonisierung dieser Gebühren;
> Massnahmen, um die Benützerinnen und Benützer dieser Anlagen zu ermuntern, möglichst in der Nähe ihres Wohnorts vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.

Auf der Grundlage der Pilotprojekte und der Studie über die Gebührenfestlegung wird der Staatsrat entscheiden, inwieweit es zweckmässig ist, den Bau oder Ausbau der Anlagen der kombinierten Mobilität, die im Sachplan identifiziert wurden, zu subventionieren. Sollte eine solche Subventionierung als opportun beurteilt werden, wird der Staatsrat dem Grossen Rat bei Bedarf ein Kreditbegehren unterbreiten. In einem solchen Fall würde zudem eine Verordnung oder Richtlinie erlassen, um namentlich die Grundsätze für die Gewährung von Beiträgen und die Vorgaben für solche Anlagen der kombinierten Mobilität genauer festzulegen.

11. Februar 2020