



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Chevalley Michel / Mesot Roland  
**Immer mehr Zweiräder, immer weniger Platz**

2020-CE-246

### I. Anfrage

Seit einigen Jahren nehmen Art und Zahl der langsamen Verkehrsmittel deutlich zu. Getragen von der grünen Welle und verstärkt durch die Coronapandemie hat der Fahrradverkehr sowohl im urbanen wie auch im ländlichen Raum stark zugenommen (+22 % in Genf).

Diese Entwicklung ist zwar begrüssenswert, bringt aber auch gewisse Probleme mit sich: fehlende Fahrspuren für den Langsamverkehr, schwieriges Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden, Unfallgefahr.

Die Gefahr besteht nicht nur auf den Autostrassen, sondern auch auf den Trottoirs und Fussgängerstreifen, weil grundlegende Verkehrs- und/oder Geschwindigkeitsvorschriften missachtet werden. Mal fährt ein Kick-Board-Fahrer auf dem Fahrstreifen für den öffentlichen Verkehr, mal streift Sie ein E-Bike, mal überfährt eine Radfahrerin ein Rotlicht...

Das Problem besteht etwas weniger ausgeprägt auch auf dem Land und sogar in den Voralpen, im Paradies der Mountainbiker.

Natürlich haben wir (noch) nicht die Auslastung der Stadt Genf oder gewisser französischer Agglomerationen erreicht, wo man auch vor dem Begriff «Fahrradterror» nicht zurückschreckt.

Die Kantonspolizei setzt mit Verkehrserziehungskursen, Sensibilisierungskampagnen und Präsenz vor Ort seit langem auf viele verschiedene Mittel, mit denen ein harmonisches Nebeneinander von Zweirädern und übrigen Verkehr gefördert werden soll. Dies natürlich in den Grenzen der personellen und finanziellen Ressourcen, die ihr zur Verfügung stehen.

Manche Städte sind dem Beispiel der Kantonspolizei gefolgt, so zum Beispiel die Stadt Bulle, die eine aktive Veloförderungspolitik verfolgt.

Die aktuelle Situation ist trotz der bisherigen Anstrengungen unbefriedigend und wird sich noch weiter verschlechtern, nachdem der Bundesrat am 20. Mai 2020 die revidierten Verordnungen über die Verkehrsregeln verabschiedet hat.

Gemäss diesen Verordnungen wird Kindern bis 12 Jahren ab 2021 erlaubt, auf dem Trottoir zu fahren, wenn es keinen Radweg oder Radstreifen gibt.

Zwar verstehen wir die Sicherheitsgründe, die zum Entscheid des Bundesrats geführt haben. Es lässt sich jedoch nicht bestreiten, dass dies zu grossen Veränderungen führen und die Problematik verschärfen wird, umso mehr als damit wahrscheinlich alle möglichen Kontrollversuche von Behörden zunichte gemacht werden.

Wir kommen nun zu unseren Fragen.

1. Welche Möglichkeiten haben die Behörden, um zukünftige Probleme vorherzusehen?
2. Welche Aktionen sind konkret dafür geplant?
3. Gibt es bei der Kantonspolizei eine «Velobrigade»?
4. Wenn ja, über wie viele VZÄ verfügt die «Velobrigade» der Kantonspolizei?
5. Ist eine Erhöhung dieses Personalbestands bzw. der bereitgestellten Mittel geplant? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt?

17. Dezember 2020

## II. Antwort des Staatsrats

Einleitend erinnert der Staatsrat daran, dass die Verkehrsverlagerung vom Auto zum Velo von der Freiburger Regierung gewollt ist und in das Regierungsprogramm 2017–2021 und in den kantonalen Richtplan (PDCant) aufgenommen wurde. Die Reduktion des Strassenverkehrs entlastet die Strassen, verbessert die Lebensqualität in Städten und Dörfern und trägt zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei. Zur Erleichterung dieser Verlagerung ist es notwendig, die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern. Gleichzeitig gilt es sicherzustellen, dass sich die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger – und der übrigen Verkehrsteilnehmenden – dadurch nicht verschlechtert. Deshalb müssen an geeigneten Orten Radstreifen angelegt werden, um die Sicherheit, aber auch das Wohlbefinden, die Ruhe und den Verkehrsfluss von Radfahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern zu gewährleisten.

Demzufolge beantwortet der Staatsrat die Fragen wie folgt:

1. *Welche Möglichkeiten haben die Behörden, um zukünftige Probleme vorherzusehen?*
2. *Welche Aktionen sind konkret dafür geplant?*

Um das oben beschriebene Ziel umzusetzen, hat der Staatsrat eine Velonetzplanung – den Sachplan Velo – erstellt, den er in der Sitzung vom 10. Dezember 2018 verabschiedet hat. Der Sachplan Velo definiert das kantonale Alltags- und Freizeitvelonetz. Das Alltagsnetz überschneidet sich teilweise mit dem kantonalen Strassennetz, umfasst aber auch Abschnitte entlang von Gemeindestrassen und kommunale Velorouten, die eine kantonale Netzfunktion erfüllen. Die TransAgglo (Langsamverkehrsachse von Rosé nach Düdingen) und die grüne Verbindung in Bulle (von Bulle nach La Tour-de-Trême) gehören ebenfalls dazu.

Die Freiburger Regierung setzt sich aktuell für die Umsetzung des Sachplans Velo ein. Diese wird jedoch ihre Zeit brauchen, da die personellen und finanziellen Ressourcen begrenzt sind und die Bewilligungsverfahren für die baulichen Massnahmen ebenfalls einige Zeit dauern (manchmal mehrere Jahre). Für die Umsetzung wurde das «Team Velo» mit Mitarbeitenden des Amtes für Mobilität (MobA) und des Tiefbauamts (TBA) gegründet.

Auf der Grundlage einer Kosten/Nutzen-Analyse erstellte das «Team Velo» 2019 eine Prioritätenliste für die baulichen Massnahmen, die im Sachplan Velo vorgesehen sind. Gemäss dem darauf basierenden Aktionsplan sollen durchschnittlich 10 km Strasse pro Jahr ausgebaut werden:

Bis Ende 2021 sollen 39 Massnahmen in Angriff genommen werden. Hinzu kommen weitere, nicht staatliche Massnahmen, zum Beispiel die TransAgglo und die grüne Verbindung.

Die Finanzierung des velobezogenen Strassenausbaus erfolgt nach und nach über das Budget des TBA nach Artikel 54a des Strassengesetzes, den kantonalen Infrastrukturfonds für «Langsamverkehr» (10 Millionen Franken) und die Gewährung von Krediten durch den Grosse Rat, namentlich für Projekte mit Bauwerken (Überführungen, Unterführungen usw.), deren Kosten die finanziellen Kompetenzen des Staatsrats übersteigen (eine Botschaft zur Finanzierung von Trans-Agglo und grüner Verbindung ist in Arbeit).

Ferner ist im Plan zur Stützung der Wirtschaft, den der Grosse Rat am 13. Oktober 2020 verabschiedet hat, eine Million Franken für den velobezogenen Strassenausbau vorgesehen. Weitere 450 000 Franken wurden für die Schaffung eines offiziellen kantonalen Mountainbike-Netztes gewährt.

Am 31. Dezember 2020 mass das Velonetzwerk auf Kantonsstrassen rund 98,1 km: 1,16 km Radwege und 11,05 km Rad- und Fusswege (gemischt) (davon 1,3 km, die nicht entlang der Kantonsstrasse verlaufen) und 85,9 km Radstreifen.

Was die polizeiliche Tätigkeit für die Verkehrssicherheit angeht, bemüht sich die Kantonspolizei stets um eine hohe und gleichzeitig bürgernahe Sicherheit. Dazu stützt sie sich auf ihre verschiedenen Einheiten, namentlich:

- > die bürgernahe Polizei, für die Erkennung lokaler Probleme und für die Suche nach partnerschaftlichen Lösungen;
- > die Verkehrspolizei, für die Festlegung der Strategien für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und für die Hauptanstrengungen / grösseren Aktionen in diesem Bereich;
- > die mobile Polizei, für Aktionen im Bereich Verkehrssicherheit, öffentliche Ordnung und Sicherheit und Kriminalitätsbekämpfung;
- > die Abteilung für Kommunikation und Prävention, für die Formulierung und Verbreitung von Präventionsbotschaften zur Unterstützung von Aktionen in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei.

Die Kantonspolizei setzt also auf Kontinuität, sei es auf lokaler, auf regionaler oder auf kantonaler Ebene. Ihr proaktives Handeln stellt sie u. a. wie folgt sicher:

- > Einsatz von Ressourcen und Kommunikation gestützt auf den Nachrichtendienst im Bereich Strassenverkehr;
- > Beteiligung von Spezialistinnen und Spezialisten an institutionsübergreifenden Überlegungen und Kommissionen zu Mobilitätsfragen und Beitrag zur Umsetzung von Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes des Bundes vom 19. Dezember 1958 anhand eines regelmässigen Austauschs mit dem Kantonsbeauftragten (TBA) über die Sicherheit der Strasseninfrastruktur.

Das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist jedoch in erster Linie ein urbanes Problem. Die generelle Anonymität von Fussgängerinnen und Fussgängern und Radfahrenden beschränkt das Potenzial der informellen sozialen Kontrolle (durch die Bevölkerung) und verstärkt die Bedeutung gezielter Aktionen (Handlungsschwerpunkte), die bei Bedarf punktuell weitergeführt werden. Damit die Aktionen wirksam sind, muss die Verstärkung der Polizeipräsenz sichtbar und

dauerhaft sein, was eine erhebliche Mobilisierung von Polizeikräften erfordert, die immer vielfältigere Aufgaben zu erfüllen haben.

Obwohl die Strassensignalisation nicht direkt in den Zuständigkeitsbereich der Kantonspolizei fällt, wären einige Massnahmen denkbar, mit denen die informelle soziale Kontrolle verstärkt werden könnte:

- > Klärung des Anwendungsbereichs von Artikel 65 Abs. 8 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV), gemäss der Fahrräder, langsame E-Bikes und Motorfahrräder mit abgestelltem Motor schwach begangene Trottoirs insbesondere zur Schulwegsicherung mitbenützen dürfen, sofern dies entsprechend signalisiert wird. Da Kinder bis 12 Jahre seit 1. Januar 2021 auf dem Trottoir fahren dürfen, wenn es keinen Radweg oder Radstreifen gibt, könnte dieser Rahmen rückblickend auch streng ausgelegt werden, da es in Artikel 43 SVG heisst: «Das Trottoir ist den Fussgängern vorbehalten.
- > Die Präzisierung von erwünschtem Verhalten mit Zusatztafeln oder anderen Mitteln (z. B. Schritttempo erlaubt).

Das neue kantonale Mobilitätsgesetz dürfte grundsätzlich ebenfalls neue Möglichkeiten für die Verbesserung des Nebeneinanders der Verkehrsteilnehmenden bieten.

Wie von den Urhebern der Frage erwähnt, hat die Kantonspolizei bereits «viele verschiedene Mittel» eingesetzt. Neben den Verkehrserziehungskursen für die Schülerinnen und Schüler der 1-2H, 4H, 6H und 8H sind auch die 2015/2016 und 2019/2020 durchgeführten Präventionskampagnen «Bleib cool und teile die Strasse» und «Fingg Flingg, aber nicht weiter als das Limit» und die Aktion CILO (Fahrradpatrouillen) von 2018 hervorzuheben.

Die Präventionskampagne 2021/2022, die ebenso wie die oben genannten mit Unterstützung des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt entwickelt wird, konzentriert sich auf Fussgängerinnen und Fussgänger und soll diese einerseits für Verhaltensweisen zu ihrem Schutz sensibilisieren und andererseits den übrigen Verkehrsteilnehmenden die wichtigsten Regeln in diesem Zusammenhang in Erinnerung rufen.

Neben den neuen gesetzlichen Bestimmungen, die seit 1. Januar 2021 gelten, stützt sich das Projekt auf die Tatsache, dass von den rund 80 Unfällen mit Fussgängerinnen und Fussgängern, die in den letzten 5 Jahren jährlich erfasst wurden, 2 tödlich, 18 mit Schwerverletzten und 57 mit leicht Verletzten endeten.

3. *Gibt es bei der Kantonspolizei eine «Velobrigade»?*

4. *Wenn ja, über wie viele VZÄ verfügt die «Velobrigade» der Kantonspolizei?*

Die Kantonspolizei verfügt nicht über eine eigene Velobrigade. Die drei Gendarmerieregionen haben jedoch zwischen 2014 und 2020 schrittweise insgesamt 22 E-Bikes angeschafft, dank denen die Polizistinnen und Polizisten ihre Fortbewegungsart an operative Bedürfnisse und an die zu erreichenden Zielgruppen anpassen können.

Darüber hinaus werden die Beamtinnen und Beamten der Verkehrspolizei, der bürgernahen Polizei und der mobilen Polizei eigens entweder zu Motorradspezialisten ausgebildet (18 Beamtinnen/Beamte) oder in den technischen Anforderungen für Strassenfahrzeuge inklusive E-Bikes geschult (22 Beamtinnen/Beamte).

*5. Ist eine Erhöhung dieses Personalbestands bzw. der bereitgestellten Mittel geplant? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt?*

Im Rahmen der Revision des Dekrets über den Bestand der Kantonspolizei, das die Sicherheits- und Justizdirektion gerade vorbereitet, ist vorgesehen, die neuen Mobilitätsformen zu berücksichtigen.

*30. März 2021*