



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Kubski Grégoire / Clément Bruno

2022-CE-257

Velofreundliche Zusammenarbeit zwischen TPF und Staat auf der Achse La Tour-de-Trême–Broc

I. Anfrage

Die TPF erneuern derzeit die Eisenbahnstrecke, die von Bulle nach Broc führt, insbesondere den Abschnitt entlang der Route de Pra Riond. Diese Strasse ist eine wichtige Verbindung für die Velofahrerinnen und -fahrer aus der Region, die täglich zwischen dem Bezirk und Broc bzw. dem Jauntal pendeln, und für Touristen, die sich mit dem Velo zur Schokoladenfabrik begeben wollen. Es handelt sich um eine gefährliche Kantonsstrasse ohne Radweg und Radstreifen, auf der mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird. Wir stellen mit Bedauern fest, dass die Arbeiten der TPF nicht genutzt wurden, um auf dieser strategischen Achse einen Radweg zu schaffen (Hierarchiestufe 1 im kantonalen Sachplan Velo). Schlimmer noch: Auf der Nordseite der Strasse wurde auf Hüfthöhe eine Leitplanke installiert, was die Strasse noch gefährlicher macht, da sie ein Ausweichen auf den Strassenrand verhindert, wenn die Velos von einem Auto an den Rand gedrängt werden. Diese im besten Fall als verpasste Gelegenheit zu bezeichnende Situation ergibt mit der äussert gefährlichen kantonalen Achse zwischen Epagny und La Tour-de-Trême, die immer noch keinen Radweg oder Radstreifen hat, ein wenig erfreuliches Gesamtbild. Wenn der Kanton einen nachhaltigeren Tourismus entwickeln und die Nutzung des Velos für die Pendler- und Schulmobilität fördern möchte (namentlich für die Orientierungsschule in La Tour-de-Trême), sind einigermassen sichere Veloverbindungen nötig; ansonsten werden sich die Freiburger Eltern nie trauen, mit ihren Kindern aufs Velo zu steigen. Es stellt sich daher die Frage nach der Zusammenarbeit und Koordination zwischen den TPF und dem Staat, sollte doch jeweils abgeklärt werden, ob Verbesserungen bei dieser Art von Projekten möglich sind, zumal das neue Veloweggesetz des Bundes vor kurzem in Kraft getreten ist. Hinzu kommen die im Sachplan Velo als prioritär ausgewiesenen Kantonsstrassenabschnitte um den Greyerzersee, die ohne jegliche Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr und ohne Veloabstellanlagen an Bushaltestellen saniert wurden. Es handelt sich jedoch um wichtige TPF-Buslinien im Hinblick auf die Förderung einer Verkehrsverlagerung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität.

Es wäre an der Zeit, dass die Leitung der TPF, die auf den touristischen Linien (insbesondere Moléson, Jogne, Berra, Schwarzsee) immer noch keine Veloträger am Heck der Busse anbringen lässt, während Postauto dies seit Jahren tut, sich bewusst wird, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer für ihre Chauffeurinnen und Chauffeure nicht nur Hindernisse auf der Fahrbahn sind.

Wir stellen deshalb dem Staatsrat und den TPF folgende Fragen:

1. Gibt es eine Bereitschaft der TPF, mit den staatlichen Stellen zusammenzuarbeiten, um die Infrastruktur zugunsten des Veloverkehrs insgesamt zu verbessern?

2. Gab es eine offene Diskussion zwischen TPF und Staat, um die Arbeiten für die Schaffung eines Radwegs auf der Route de Pra Riond zu nutzen? Falls ja, warum scheiterten sie? Falls nicht, warum gab es keine Gespräche?
3. Wann werden die TPF Veloträger am Heck ihrer Busse auf den touristischen Linien und speziell zu Orten mit Mountainbike-Strecken installieren?
4. Haben die TPF vor, mehr Platz für Velos in ihren Zügen bereitzustellen?
5. Welche Massnahmen will der Staat ergreifen, um die Achsen Broc–La Tour-de-Trême und Epagny–La Tour-de-Trême sicherer zu gestalten? Mit welcher Frist?
6. Wo befinden sich die vorrangigen Radwege und -streifen, die in dieser Legislaturperiode gebaut werden sollen?
7. An welchen Standorten im Greyerzbezirk sind Verbesserungen der Veloinfrastruktur geplant (nicht notwendigerweise die Schaffung von Radwegen)?
8. Welche Folgen hat das Inkrafttreten des neuen Veloweggesetzes des Bundes für den Kanton Freiburg?
9. Welches Ziel, in Kilometern pro Jahr ausgedrückt, verfolgt der neue Staatsrat in Bezug auf den Bau von Radwegen und -streifen?

1. Juli 2022

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat beantwortet die gestellten Fragen wie folgt.

1. *Gibt es eine Bereitschaft der TPF, mit den staatlichen Stellen zusammenzuarbeiten, um die Infrastruktur zugunsten des Veloverkehrs insgesamt zu verbessern?*
2. *Gab es eine offene Diskussion zwischen TPF und Staat, um die Arbeiten für die Schaffung eines Radwegs auf der Route de Pra Riond zu nutzen? Falls ja, warum scheiterten sie? Falls nicht, warum gab es keine Gespräche?*

Die Arbeiten für die Umspurung der Bahnstrecke Bulle–Broc auf Normalspur¹, die in den Jahren 2021 und 2022 stattfanden, sind vom Bund und nicht vom Staat Freiburg in Auftrag gegeben worden. Sie werden über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) finanziert und von den Freiburgerischen Verkehrsbetrieben (TPF) als Bauherrn im Auftrag des Bundes ausgeführt.

Aufgrund der Pläne für die öffentliche Auflage des Projekts zur Verbreiterung der Spurweite um 44 cm war nicht davon auszugehen, dass es sich um eine Baustelle dieser Grössenordnung handeln würde. Erst in der Ausführungsphase der Arbeiten, als die TPF eine Einschränkung des Verkehrs auf der Kantonsstrasse beantragten, wurden die Auswirkungen der Arbeiten deutlich.

¹ Die als Normalspur bezeichnete Spurweite hat ein Nennmass von 1435 mm und ist die weltweit am weitesten verbreitete Spurweite (60 % der Bahnlinien). Bei einer grösseren Spurweite spricht man von Breitspur, bei einer kleineren von Schmalspur (zur Schmalspur zählt namentlich die Meterspur mit einer Spurweite von 1000 mm). Durch den Ausbau dieses Abschnitts auf Normalspur (bis vor kurzem noch Schmalspur) kann der RE (Bern–)Düdingen–Fribourg/Freiburg–Bulle seit dem 11. Dezember 2022 bis Broc verkehren.

Als das Tiefbauamt (TBA) im Frühjahr 2022 feststellte, dass die Leitplanken zu nahe an der Kantonsstrasse angebracht waren, forderte es die TPF auf, die Leitplanken zu verschieben. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) musste bis Ende 2022 über diesen Antrag entscheiden. Dank des frei gewordenen Platzes sollte es möglich sein, im Frühjahr 2023 auf der aufsteigenden Fahrspur einen Radstreifen zu markieren. Dies wird die Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer verbessern bis zur deutlich zeitaufwändigeren Realisierung gemäss Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) von Mobul eines durchgehenden, 3,5 m breiten Zweirichtungsradwegs entlang der Route de Pra-Riond zwischen dem Cloalet-Kreisel und dem Kreisel beim Eingang von Broc.

Was die Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Stellen und den TPF betrifft, so besteht diese bereits; sie soll aber weiter verstärkt werden, um zusätzliche Synergien zwischen den Projekten des öffentlichen Verkehrs und der kantonalen Veloinfrastruktur zu ermöglichen.

Der Staatsrat bedauert im Übrigen, dass der Bund seinen Vorschlag nicht aufgegriffen hat, den er im Rahmen der Vernehmlassung zum neuen Veloweggesetz des Bundes im September 2020 gemacht hat und der darin bestand, vom Bauherrn zu verlangen, dass dieser bei jedem Eisenbahninfrastrukturprojekt, das Gegenstand eines Plangenehmigungsverfahrens ist, entlang der Bahnlinien Flächen für Radwege (oder gemischte Rad- und Fusswege) einbezieht oder einen Verzicht darauf sachlich begründet. Auf diese Weise hätten alle Akteure der Mobilität an der Vernetzung von Veloverbindungen teilgenommen. Kommt hinzu, dass Velorouten entlang von Eisenbahnstrecken besonders attraktiv sind, da die Steigung gering und die Sicherheit gewährleistet ist.

3. *Wann werden die TPF Veloträger am Heck ihrer Busse auf den touristischen Linien und speziell zu Orten mit Mountainbike-Strecken installieren?*

4. *Haben die TPF vor, mehr Platz für Velos in ihren Zügen bereitzustellen?*

Öffentliche Verkehrsmittel sind in erster Linie dafür gedacht, Personen zu befördern. Da jedoch immer mehr Menschen mit Velos und E-Bikes unterwegs sind und sich Mountainbikes und E-Mountainbikes grosser Beliebtheit erfreuen, wächst die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten mit Zweirädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in den Sommermonaten.

So haben die TPF bereits Massnahmen ergriffen, damit die öffentlichen Verkehrsmittel einfacher mit einem Velo, E-Bike, Mountainbike oder E-Mountainbike benutzt werden können:

- > Seit Juni 2021 werden die 12-Meter-Busse, die auf der Linie 20.492 Châtel-Saint-Denis–Les Paccots sowie am Wochenende auf der Linie 20.213 Vevey–Châtel-Saint-Denis verkehren, im Sommer mit Veloträgern ausgestattet². Diese Busse werden im TPF-Depot in Châtel-Saint-Denis abgestellt, dessen Betrieb relativ unabhängig von den anderen Linien funktioniert, wodurch die Auswirkungen auf die Planung der Rotation der Fahrzeugflotte begrenzt werden können.
- > Die Kapazität für die Mitnahme von Velos im Inneren der TPF-Fahrzeuge des regionalen Personenverkehrs (RPV) und des Nahverkehrs wurde im Juli 2021 durch die Installation von Klettgurten erhöht, die den sicheren Transport von Velos ermöglichen (alle neuen TPF-Busse sind damit ausgerüstet).

² Im Winter sind sie mit Skiträgern ausgerüstet.

- > Die TPF haben 2021 auch die Kapazität für die Velobeförderung in ihren Zügen des Typs NS-Flirt³ und denen des Typs Domino⁴ erhöht, indem sie Velohaken über den Klappsitzen zur vertikalen Verstaung anbrachten. Im Sommer 2022 wurde diese Kapazität auch auf den TPF-Zügen, die auf den Schmalspurabschnitten eingesetzt werden, erhöht.

Mehr Veloabstellplätze im Fahrzeuginneren wirken sich natürlich negativ auf die Zahl der Sitzplätze und die Einführung von auf Velos ausgerichtete Türen auf die Betriebskosten aus (Kosten für die Ausrüstung und deren Einbau, aber auch für Wartung und technische Kontrollen, in Verbindung mit dem Parkieren usw.).

Bezüglich des Montierens von Veloträgern geben die TPF an, dass sie die Möglichkeit geprüft haben, das Heck ihrer Busse mit solchen Trägern auszustatten. Dies ist jedoch nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag, und zwar aus mehreren Gründen:

- > Die 18 m langen TPF-Fahrzeuge (Gelenkbusse) sind nicht für Träger ausgelegt, und es ist kaum möglich, kleinere Busse (12 m) mit weitaus geringerer Kapazität auf allen Linien einzusetzen, die touristische Ziele bedienen, insbesondere auf solchen, die auch von Pendlerinnen und Pendlern sowie von Schulkindern genutzt werden.
- > Bei der aktuellen TPF-Flotte erschwert ein Träger den Zugang zum Motor (Wartung und Kontrollen), der sich im hinteren Teil des Busses befindet.
- > Die Parkierungsstrategie und die Kapazität der Busdepots müssen überprüft und angepasst werden.
- > Die Installation von Veloträgern erhöht die Länge der Fahrzeuge und für 18 m lange Busse müssen vom Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS) Ausnahmegewilligungen wegen Überschreitung der maximal zulässigen Länge erteilt werden.
- > Die Busse der TPF werden in der Regel nicht auf einer einzigen Linie eingesetzt. Dies geschieht aus Gründen der Synergie, Effizienz, Flexibilität und Kostensenkung. Aus den oben genannten Gründen, aber auch aus Kosten- und Handhabungsgründen, ist es jedoch nicht möglich, alle Busse mit Veloträgern auszustatten oder auf einigen Linien 12 m lange Busse einzusetzen, weil deren Kapazität deutlich kleiner ist.

Der Hersteller der 18 m langen TPF-Busse untersucht die Möglichkeit, das Fahrgestell so zu verändern, dass die neuen Busse mit Veloträgern ausgestattet werden können. Die TPF ihrerseits analysieren die Auswirkungen auf den Betrieb und bereiten ein Gesuch beim ASS auf eine Ausnahmegewilligung bezüglich der Fahrzeuglänge vor. Der Einsatz von Anhängern wird aus ähnlichen Gründen wie oben beschrieben, aber auch aus Gründen der Sicherheit und des Fahrverhaltens nicht empfohlen. Diese Lösung wird deshalb nur punktuell für Sonderfahrten oder Zusatzbusse eingesetzt.

Dem ist beizufügen, dass die Alliance SwissPass⁵ Bestimmungen für den Nationalen Direkten Verkehr und die Verbünde (Bestimmungen T600) erlassen hat, die unter anderem das Mitnehmen von Velos in Zügen regelt. So sehen diese Bestimmungen Folgendes vor: «Der Selbstverlad von Velos oder ähnlichen Fahrgeräten ist möglich, sofern in den Fahrzeugen genügend Platz vorhanden

³ NS: Normalspur.

⁴ Die TPF überprüfen derzeit die Möglichkeit, die Kapazität in diesen Zugtypen weiter zu erhöhen und Passagieren, die mit dem Velo oder einem Mountainbike unterwegs sind, einen einfacheren Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

⁵ Die Alliance SwissPass ist eine Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs, zu der sich 250 Transportunternehmen und 18 Verbünde zusammengeschlossen haben.

ist und Mitreisende nicht behindert werden resp. eine Reservation für einen Velostellplatz vorliegt. Fluchtwege wie auch Ein- und Ausgänge müssen immer freigehalten werden.»

5. *Welche Massnahmen will der Staat ergreifen, um die Achsen Broc–La Tour-de-Trême und Epagny–La Tour-de-Trême sicherer zu gestalten? Mit welcher Frist?*

Wie in der Antwort auf die Fragen 1 und 2 erwähnt, sieht der Sachplan Velo die Einrichtung von Radstreifen zwischen Broc und La Tour-de-Trême vor und das AP4 von Mobul, das beim Bund in Prüfung ist, den Bau eines durchgehenden Zweirichtungsradwegs mit einer Breite von 3,5 m. Diese beiden Projekte ergänzen sich, kann doch in Erwartung des Radwegs, der viel mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, ein Radstreifen eingerichtet werden.

Das TBA wird im nächsten Frühjahr einen Radstreifen auf der Kantonsstrasse von Pra Riond in Richtung La Tour-de-Trême verwirklichen.

Darüber hinaus hat das Amt für Mobilität (MobA) im Herbst 2022 einen Auftrag für eine Studie über die Veloverbindungen zwischen La Tour-de-Trême, Broc und Epagny, zwischen Epagny und Pringy sowie zwischen Pringy und Le Pâquier vergeben.

6. *Wo befinden sich die vorrangigen Radwege und -streifen, die in dieser Legislaturperiode gebaut werden sollen?*

9. *Welches Ziel, in Kilometern pro Jahr ausgedrückt, verfolgt der neue Staatsrat in Bezug auf den Bau von Radwegen und -streifen?*

Der Sachplan Velo definiert das kantonale Alltags- und Freizeitvelonetz. Grundlage ist das Kantonsstrassennetz. Aus Gründen der Sicherheit, Kontinuität und Attraktivität folgen die Veloverbindungen jedoch auf bestimmten Abschnitten den Gemeindestrassen. Zudem wurden mancherorts Gemeindeverbindungen in den Sachplan integriert, insbesondere in den Agglomerationen (TransAgglo und Grüne Verbindung). Das im Sachplan Velo vorgesehene Alltagsvelonetz erstreckt sich auf einer Länge von etwa 710 km, wovon 160 km entlang von Gemeindestrassen verlaufen. Bauliche Massnahmen sind für 290 km der 550 km erforderlich, die den Kantonsstrassen folgen, sowie für 35 km, die entlang von Gemeindestrassen verlaufen. Dies entspricht 325 km an Veloanlagen, die in Etappen realisiert werden sollen. Die im Sachplan Velo vorgesehenen Massnahmen können an die konkreten Umstände (Entwicklung der Verkehrsbelastung, lokale Gegebenheiten, Verlagerungspotenzial usw.) angepasst werden. Darüber hinaus wird der Sachplan Velo überarbeitet werden, um die Bestimmungen des neuen kantonalen Mobilitätsgesetzes (MobA) zu berücksichtigen.

Bei einer Sanierung oder Erneuerung von Kantonsstrassenabschnitten wird der Bau von Velowegen systematisch geprüft. Wenn eine solche Anlage in das bestehende Querprofil der Strasse passt, wird sie in der Regel in Form eines Radstreifens verwirklicht. 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 nimmt Zeit in Anspruch (das Verfahren kann in gewissen Fällen mehrere Jahre dauern) und erfordert finanzielle und personelle Ressourcen. In manchen Fällen kann es auch angebracht sein, in einem ersten Schritt für eine begrenzte Zeit Radstreifen anzulegen.

Die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) hat ein Team Velo gebildet, das aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MobA und des TBA besteht; es ist für die Umsetzung der kantonalen Veloplanung und die Förderung des Velofahrens zuständig.

Am 1. Oktober 2022 betrug das Velonetz entlang von Kantonsstrassen rund 102 km.

7 An welchen Standorten im Greyerzbezirk sind Verbesserungen der Veloinfrastruktur geplant (nicht notwendigerweise die Schaffung von Radwegen)?

Der Sachplan Velo umfasst im Greyerzbezirk mehrere Velorouten und sieht auch bauliche Massnahmen vor, wie auch aus dem Auszug weiter unten hervorgeht. Die baulichen Massnahmen sind in Streckenblättern, die auf der Website des Staats (<https://www.fr.ch/de/mobilitaet-und-verkehr/langsamverkehr/sachplan-velo>) zur Verfügung stehen, beschrieben und auf den Online-Karten des Kantons Freiburg <https://map.geo.fr.ch> verzeichnet (siehe Auszug aus der kantonalen Veloplanung am Ende dieser Antwort des Staatsrats).

Wie in der Antwort auf Frage 5 erwähnt, wurde in diesem Herbst eine Studie zu den Veloverbindungen zwischen La Tour-de-Trême, Broc und Epagny sowie zwischen Epagny und Pringy und zwischen Pringy und Le Pâquier gestartet.

Das AP4 von Mobul (<https://www.mobul.ch/agglomeration/projet-dagglomeration-pa4>) sieht ebenfalls Veloplanungen vor, insbesondere entlang der Route de Pra-Riond zwischen dem Closalet-Kreisel und dem Kreisel beim Eingang von Broc (siehe Antwort auf die Fragen 1 und 2), entlang der Route de l'Intyamon zwischen dem Closalet-Kreisel und dem Dorfeingang von Epagny (Gruyères), entlang der Route de Montbarry zwischen dem Bahnhof von Pâquier und der Route du Moléson (Gruyères).

Schliesslich enthält der Plan zur Wiederankurbelung der Freiburger Wirtschaft, der im Oktober 2020 vom Grosse Rat verabschiedet wurde, die Massnahme 5 «Beschleunigung von Veloinfrastrukturprojekten», die mit 1 Million Franken dotiert ist:

- > Es wurden rund 40 Ortslagen analysiert, um rasch Verbesserungen für die Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer umsetzen zu können; 4 Ortslagen im Greyerzbezirk sollen 2023 optimiert werden: Linksabbiegen in Gumefens, Saussivue und Estavannens sowie Verbesserungen für den Veloverkehr im Bereich der Brücke von Corbières.
- > Das MobA hat in Zusammenarbeit mit dem Freiburger Tourismusverband (FTV) einen Ideenwettbewerb für den Velotourismus im Greyerzerland ausgeschrieben.

8 Welche Folgen hat das Inkrafttreten des neuen Veloweggesetzes des Bundes für den Kanton Freiburg?

Dieses neue Bundesgesetz wird nur geringe Auswirkungen auf den Kanton Freiburg haben, der bereits über eine Veloplanung (Sachplan Velo) verfügt. Eine mögliche Folge könnten direkte Bundesinvestitionen auf dafür geeigneten Nationalstrassenabschnitten (insbesondere der Kategorie III) sein, etwa für die geplante Überführung über den Autobahnanschluss Freiburg-Nord. Diese Anforderungen wurden allerdings in das neue Mobilitätsgesetz und dessen Ausführungsbestimmungen übernommen, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten sind.

31. Januar 2023

Auszug aus der kantonalen Veloplanung

