



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage 2024-GC-35

Auswirkungen von Radwegen und Radstreifen

Urheber:	Cotting Charly, Grandgirard Pierre-André
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	0
Einreichung:	08.02.2024
Begründung:	---
Überweisung an den Staatsrat:	08.02.2024
Antwort des Staatsrats:	30.04.2024

I. Anfrage

Der Sachplan Velo des Kantons Freiburg sieht vor, dass entlang der Kantons- und Gemeindestrassen zahlreiche Veloinfrastrukturen geschaffen werden, wofür oft eine Verbreiterung der Strasse nötig ist. Ein Teil dieser neuen Infrastrukturen wird auf Kulturland errichtet.

So bitten wir den Staatsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist die Gesamtfläche der vom Sachplan Velo betroffenen Landwirtschaftsflächen im Kanton bekannt? Wenn ja, wie gross ist die betroffene Gesamtfläche und wie breit können solche Infrastrukturen der sanften Mobilität sein?
2. Wie kann der Kanton oder eine Gemeinde diese Flächen erwerben und zu welchem Preis? Ist bei mangelnder Kooperation der Grundeigentümerschaft eine Enteignung möglich?
3. Sind Fruchtfolgeflächen betroffen? Wenn ja, welche Interessenabwägung wird zwischen der Notwendigkeit des Schutzes von Ackerflächen und dem Bau von Infrastrukturen der sanften Mobilität vorgenommen?

II. Antwort des Staatsrats

Der Sachplan Velo des Kantons Freiburg wird zurzeit überarbeitet, um die gesetzlichen Anforderungen zu integrieren, die mit dem Bundesgesetz über Velowege und dem kantonalen Mobilitätsgesetz (MobG) am 1. Januar 2023 in Kraft getreten sind.

Der Staatsrat kann die Fragen wie folgt beantworten:

1. *Ist die Gesamtfläche der vom Sachplan Velo betroffenen Landwirtschaftsflächen im Kanton bekannt? Wenn ja, wie gross ist die betroffene Gesamtfläche und wie breit können solche Infrastrukturen der sanften Mobilität sein?*

Das kantonale Velowegnetz nach Artikel 42 MobG wird zurzeit definiert, sodass die neue kantonale Veloplanung in Übereinstimmung mit Artikel 206 MobG im Jahr 2026 publiziert werden kann.

Die Breite der Veloinfrastrukturen wird nicht im kantonalen Velowegnetzplan, sondern im Rahmen von vorbereitenden Mobilitätsstudien festgelegt, deren Perimeter jeweils einem meist weniger als 10 km langen Abschnitt des kantonalen Velowegnetzes entspricht. Diese Studien stützen sich bezüglich der Ausbaubreite auf die Empfehlungen der für die Schweiz gültigen technischen Normen und Leitfäden, insbesondere der VSS-Norm 40 201 «Geometrisches Normalprofil» sowie des Infrastrukturhandbuchs «Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamtes für Strassen und der Velokonferenz Schweiz. Die Analysen werden abschnittsweise durchgeführt, wobei die Abschnitte so gewählt werden, dass die Bedürfnisse der sanften Mobilität sowie die örtlichen Möglichkeiten und Einschränkungen bestmöglich berücksichtigt werden können. Die Breite der Infrastrukturen kann zwischen 1,50 m (einspuriger Radstreifen) und über 4 m (kombinierter Fuss- und Radweg) betragen.

2. Wie kann der Kanton oder eine Gemeinde diese Flächen erwerben und zu welchem Preis? Ist bei mangelnder Kooperation der Grundeigentümerschaft eine Enteignung möglich?

Die Preise für Grundstücke, die von Abtretungen betroffen sind, werden von der Kommission für Grundstückerwerb festgelegt, deren Mitglieder vom Staatsrat ernannt werden. Darauf gestützt wird den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern eine Landabtretungsvereinbarung vorgeschlagen. Kommt keine Einigung zustande, gelten für die Grundstücke im Zusammenhang mit Veloinfrastrukturen dieselben Enteignungsverfahren wie für andere öffentliche Strassenprojekte, z. B. für den Bau einer Umfahrungsstrasse.

3. Sind Fruchtfolgeflächen betroffen? Wenn ja, welche Interessenabwägung wird zwischen der Notwendigkeit des Schutzes von Ackerflächen und dem Bau von Infrastrukturen der sanften Mobilität vorgenommen?

Der Bau von Velowegen kann auf Netzabschnitten ausserorts Fruchtfolgeflächen betreffen. Wie bei jedem öffentlichen Strassenbauprojekt erfolgt eine Abwägung der öffentlichen Interessen.

Die Auswirkungen auf die Fruchtfolgeflächen werden bereits in den vorbereitenden Mobilitätsstudien berücksichtigt, die den genauen Verlauf einer kantonalen Veloroute festlegen. Im Rahmen dieser Studien wird das Spektrum der möglichen Streckenführungen der Velorouten analysiert. Die Trassees des kantonalen Velowegnetzes werden auf alternative Routen verlegt, die auf bestehenden Wegen mit weniger motorisiertem Verkehr verlaufen und weniger Ausbauten mit Beanspruchung von Privatgrundstücken erfordern, sofern der damit verbundene Umweg und die allfälligen zusätzlichen Höhenmeter in einem akzeptablen Rahmen bleiben.

Auf den Abschnitten von Kantonsstrassen, auf denen es keine praktikable Alternative gibt, um die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten, werden die Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit analysiert. Die Wahl der Art der Infrastruktur der sanften Mobilität erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung des Velopotenzials und der örtlichen Gegebenheiten (Topografie, Bebauung, Fruchtfolgeflächen, Wald, Gewässerschutzzonen usw.). Das daraus resultierende Konzept der Velowege berücksichtigt die Bedeutung dieser verschiedenen Elemente auf der Ebene des untersuchten Sektors.