

Modernisierung und Anwendung des VALTRALOC-Konzepts (Verkehrsberuhigung innerorts)

Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 7. Mai 2007 eingereichten und begründeten Postulat (TGR S. 802) ersuchen Grossrätin Christa Mutter und Grossrat André Ackermann den Staatsrat, die VALTRALOC-Wegleitung von 2001 entsprechend den Änderungen in der Bundesgesetzgebung und unter Berücksichtigung der jüngsten Erfahrungen bei Verkehrsberuhigungen in Ortschaften zu modernisieren. Beim VALTRALOC-Konzept (Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten) handelt es sich um ein kantonales Konzept, das 1993 erstmals veröffentlicht und 2001 überarbeitet wurde. Das Konzept will Lösungen zur Verkehrsberuhigung fördern – sowohl auf Hauptverkehrs- als auch auf Nebenverkehrsstrassen, sowohl auf Kantons- als auch auf Gemeindestrassen. Auch hat sich das Konzept in der Praxis bewährt. Entsprechend wertvoll ist diese Wegleitung für die kommunalen und kantonalen Behörden, wenn es darum geht, Lösungen für Ortsdurchfahrten mit sehr hoher Verkehrsbelastung zu finden: Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen können schneller, kostengünstiger und den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Gemeinde entsprechend verwirklicht werden. Der Kanton könnte über die VALTRALOC-Gruppe seine Rolle als Berater und Koordinator verstärken.

Die Postulanten möchten ausserdem, dass vor jeder Planung und Verwirklichung einer Umfahrungsstrasse systematisch anhand dieses Konzepts geprüft wird, ob eine Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt möglich ist.

Antwort des Staatsrats

1990 schuf der Kanton Freiburg das Akronym VALTRALOC für „Valorisation des espaces routiers en traversée de localité“ (zu Deutsch: „Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten“) und veröffentlichte 1993 die erste Wegleitung. Mit diesem innovativen Konzept werden die Aspekte Verkehr, Raumplanung und Umwelt nicht getrennt behandelt, sondern als eng miteinander verbundene Aspekte betrachtet. Dadurch sollen die Sicherheit und der Komfort der Strassenbenützerinnen und -benützer sowie der Anwohnerinnen und Anwohner erhöht werden.

1. Modernisierung der VALTRALOC-Wegleitung auf der Grundlage des geänderten Bundesrechts und der jüngsten Erfahrungen bei Verkehrsberuhigungen in Ortschaften

Seit der Bund 2002 die Signalisationsverordnung (SSV) revidiert sowie eine Verordnung über die Tempo-30-Zonen (Zonen, in denen die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt) und die Begegnungszonen eingeführt hat, können solche verkehrsberuhigte Zonen einfacher realisiert werden.

Diese Bestimmungen zielen zwar in erster Linie auf siedlungsorientierte Strassen, die der Erschliessung dienen. Doch ist es nun auch möglich, bestimmte Abschnitte von Hauptverkehrsstrassen in eine Tempo-30-Zone zu integrieren, sofern sich die örtlichen Gegebenheiten dafür eignen (z.B. Stadtzentrum oder Altstadt) und diese Integration in einer

Expertise als gerechtfertigt beurteilt wurde. Dies gilt allerdings nicht für Durchgangsstrassen, die in der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes als solche festgelegt wurden.

Seit der VALTRALOC-Ansatz Anfang der 1990er-Jahre eingeführt wurde, ist die VALTRALOC-Wegleitung einmal aktualisiert worden, um die seit ihrer Einführung gemachten Erfahrungen und gewonnenen Erkenntnisse in die Wegleitung einfließen zu lassen: 2001 wurde die „VALTRALOC-WEGLEITUNG 2001“ und die sie ergänzende Broschüre „Mehr denn je... BERUHGTE ORTSDURCHFARTEN!“ publiziert.

2003 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Broschüre „innerorts Verkehrsberuhigung“ herausgegeben. In ihr wird beschrieben, welche Massnahmen in diesem Bereich getroffen werden können und wie diese Massnahmen umzusetzen sind. Die Broschüre wurde den Kantonen und Gemeinden verteilt, um den Behörden, die mit der Umsetzung der rechtlichen Bestimmungen zum Strassenverkehr betraut sind, die Möglichkeiten und Modalitäten für Verkehrsberuhigungsmassnahmen kurz und prägnant darzulegen.

Diese Publikation des Bundes ist eine ideale Ergänzung zur VALTRALOC-WEGLEITUNG 2001. Zusammen bilden sie die Referenz für die Gemeindebehörden und die in diesem Bereich tätigen Fachleute.

Die Gemeindebehörden und Fachpersonen haben zudem die Möglichkeit, sich direkt an das VALTRALOC-Büro oder an das Tiefbauamt zu wenden, wenn sie zusätzliche Informationen und Unterstützung benötigen oder ein entsprechendes Dossier einreichen wollen. Pro Jahr erhält das VALTRALOC-Büro derzeit von den Gemeinden vier bis fünf neue Dossiers.

Der Staatsrat ist der Ansicht, dass es derzeit nicht nötig ist, die VALTRALOC-Wegleitung zu modernisieren.

2. Systematische Anwendung des VALTRALOC-Konzepts, um den lokalen Verkehr zu studieren und zu beruhigen, bevor mit der Planung und dem Bau einer Umfahrungsstrasse begonnen wird

Vor der Prüfung einer Umfahrungsstrasse muss eine Bestandesaufnahme durchgeführt werden. Dabei ist die Kapazität der Strasse nicht das einzige Kriterium. Vielmehr müssen auch die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie der unmittelbaren Umgebung berücksichtigt werden. Weiter ist den verkehrsbedingten Luft- und Lärmimmissionen Rechnung zu tragen, für die in der Umweltschutzgesetzgebung Grenzwerte definiert sind.

Die Notwendigkeit einer Umfahrungsstrasse muss zuerst in einer Zweckmässigkeitsstudie, in der das Kosten-Nutzen-Verhältnis analysiert wird, abgeklärt werden. Auf der Grundlage der Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte wird die Referenzsituation mit den verschiedenen Varianten verglichen (Verkehrsberuhigung, Umfahrung mit und ohne Verkehrsberuhigung). Die verschiedenen Varianten müssen vorgängig in Form einer Vorstudie oder eines Vorprojekts ausgearbeitet werden.

Gegenwärtig wird dieses Verfahren zum Beispiel für die Strassenverbindung Marly–Matran angewandt. Konkret wird die neue Verbindung mit einem Ausbau der bestehenden Strasse verglichen, durch die Bus- und Langsamverkehr in einer durch einen urbanen Boulevard geprägten Umgebung gefördert werden sollen. Mit dieser Studie sollen folgende Fragen geklärt werden:

- Wird die Achse Marly–Freiburg mit der Variante Verkehrsberuhigung plus Verbesserungen für den Bus ausreichend erschlossen? Wie lange wird dies der Fall sein?
- Ab welchem Zeitpunkt ist eine neue Strassenverbindung unumgänglich? Welche Begleitmassnahmen müssen getroffen werden, damit sie wie gewünscht funktioniert?

Der Staatsrat wird dann aufgrund der Ergebnisse entscheiden, ob die Studien für diese neue Strassenverbindung weiterverfolgt werden sollen oder nicht.

Bei der Strassenverbindung Marly–Matran handelt es sich nicht etwa um einen Einzelfall. Auch für andere Projekte (H189, Poya, Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont) wurden solche Zweckmässigkeitsstudien durchgeführt bzw. werden derzeit durchgeführt (Umfahrung von Düdingen). Weitere Studien sind vorgesehen (Prez-vers-Noréaz, Salvenach, Belfaux, Kerzers, Châtel-Saint-Denis).

Das VALTRALOC-Konzept wurde und wird in den oben genannten Studien vor Beginn der allfälligen Planungs- und Bauarbeiten für eine Umfahrungsstrasse und im Hinblick auf die mögliche Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen systematisch berücksichtigt. Die Praxis entspricht somit bereits der im Postulat gestellten Forderung.

Dem ist anzufügen, dass der Gesetzgeber 1996 die Verantwortung und Kostenlast für Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen den Gemeinden übertragen hat (Änderung des Strassengesetzes, Art. 50a StrG). Nur wenn es sich um Begleitmassnahmen für eine Umfahrungsstrasse handelt, kann der Kanton den Gemeinden solche Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufzwingen.

Abschliessend schlägt der Staatsrat Ihnen vor, das Postulat erheblich zu erklären und ausserdem die vorliegende Antwort als Bericht zum Postulat zur Kenntnis zu nehmen.

Freiburg, den 30. September 2008