



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Roulin Daphné / Michellod Savio
**Umfahrungsstrassen – Sind zwingende
Begleitmassnahmen vorgesehen?**

2022-CE-294

I. Anfrage

Artikel 100 Abs. 3 des Mobilitätsgesetzes (MobG, SGF 780.1), das am 1. Januar 2023 in Kraft treten soll, besagt, dass bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden müssen. Die Muss-Formulierung, die auf einen Änderungsantrag der Ad-hoc-Kommission zurückgeht und vom Grossen Rat angenommen wurde, hat zum Ziel, dass grosse Strassenprojekte wie die Poyabrücke nicht ohne Begleitmassnahmen, die den Verkehr in den Ortschaften reduzieren und die sanfte Mobilität fördern, realisiert werden können.

Der Grosse Rat verabschiedete 2016 einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerbe für sieben Umfahrungsstrassenprojekte (Belfaux, Courtepin, Givisiez, Kerzers, Neyruz, Prez-vers-Noréaz und Romont). Trotz der Herausforderungen, denen wir uns in den nächsten Jahrzehnten stellen müssen und die uns veranlassen sollten, über Lösungen zur Verringerung der individuellen Mobilität nachzudenken, setzt der Kanton auf Umfahrungsstrassen, um der steigenden Einwohnerzahl und den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Umfahrungsstrassen sind jedoch keine adäquate Lösung, weil durch den Bau neuer Strassen ein Anreiz geschaffen wird, das Auto, statt die öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen und immer weiter vom Arbeitsplatz entfernt zu wohnen. Vor diesem Hintergrund wird ohne Begleitmassnahmen die derzeitige Überlastung auf gewissen Abschnitten bestehen bleiben oder sich sogar noch verschlimmern.

In Romont beispielsweise laufen die grossen Achsen beim Bahnhof zusammen. So ist es selbst mit einer potenziellen Umfahrungsstrasse nötig, dass die Gemeinde und/oder der Kanton ein Konzept für die Umgebung des Bahnhofs entwickeln und eine umfassende kommunale Mobilitätsplanung erstellen.

Wir stellen dem Staatsrat deshalb folgende Fragen:

1. Welche Art von Begleitmassnahmen werden der Kanton bzw. die betroffenen Gemeinden umsetzen müssen? Wird dies über einen partiellen Verkehrsrichtplan oder ein ähnliches Instrument geschehen, dessen Ziel es ist, der Zunahme des Strassenverkehrs auf den betroffenen Achsen entgegenzuwirken und die sanfte Mobilität zu entwickeln?
2. Ist die Finanzierung dieser Begleitmassnahmen, die einerseits durch ihre Aufnahme in das Dekret über den vom Grossen Rat genehmigten Ad-hoc-Verpflichtungskredit und andererseits durch eine Genehmigung des Investitionskredits durch die betroffenen Gemeindelegislativen konkretisiert werden kann, eine Voraussetzung für die Genehmigung einer kantonalen Finanzierung der geplanten Umfahrungsstrassen?

3. Wenn die Finanzierung der Begleitmassnahmen durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden keine Voraussetzung für die Genehmigung des Dekrets über den Verpflichtungskredit für eine Umfahrungsstrasse durch den Grossen Rat ist, auf welche Weise wird der Kanton sicherstellen, dass die genannten Massnahmen realisiert werden, und welche Fristen werden für deren Realisierung auferlegt?

19. August 2022

II. Antwort des Staatsrats

Der Kanton Freiburg setzt sich für eine nachhaltige und umfassende Mobilität ein, die den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung trägt und die Umweltauswirkungen minimiert. Diese Politik, die im Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2022–2026 und im neuen Mobilitätsgesetz (MobG) verankert ist, zielt in erster Linie auf die Verlagerung des Verkehrs auf die sanfte Mobilität und den öffentlichen Verkehr sowie auf die Verringerung der überdurchschnittlich vielen Kilometer, die die Freiburgerinnen und Freiburger täglich zurücklegen. Sie wird konkretisiert durch:

- > die Schaffung seit mehreren Jahren eines immer dichteren öffentlichen Verkehrsangebots, das die vom kantonalen Richtplan (KantRP) gewollte räumliche Entwicklung berücksichtigt;
- > die Planung und schrittweise Einführung eines durchgängigen und sicheren kantonalen Velonetzes;
- > die Planung und Einrichtung von Park-and-Ride-Anlagen und multimodalen Mobilitätsplattformen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe und Bahnhaltstellen im Kanton, damit Autofahrerinnen und -fahrer sowie Velofahrerinnen und -fahrer möglichst nahe an ihrem Wohnort parken und ihre Reise mit dem Zug oder Bus fortsetzen können.

Durch die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger und die Reduktion der Mobilität werden nicht nur die Emissionen von Treibhausgasen¹ und anderen Schadstoffen verringert, sondern auch die Strassen entlastet, womit der Freiburger Bevölkerung und Wirtschaft ein effizienteres und sichereres Netz zur Verfügung gestellt wird. Dadurch werden zudem die Ortszentren entlastet und es wird mehr Platz für den Velo- und den öffentlichen Verkehr geschaffen.

Bei den vorgesehenen neuen Strassenabschnitten für die Umsetzung der Beschlüsse des Grossen Rates handelt es sich hauptsächlich um Umfahrungsstrassen (die oft von den Gemeinden gefordert werden, um die Ortskerne vom Durchgangsverkehr zu entlasten oder ganz zu befreien) oder um Zufahrten zu neuen Standorten². Diese Strassenprojekte sind Gegenstand von Analysen und Studien, die sich insbesondere auf die Verkehrsbelastung und das Verkehrsmanagement beziehen und den Bedarf an Begleitmassnahmen ermitteln.

Das neue MobG (Art. 100 Abs. 3) legt, wie von Grossrätin Daphné Roulin und Grossrat Savio Michellod erwähnt, Folgendes fest: «Bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr müssen begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden.»

¹ Der kantonale Klimaplan sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 50 % bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050 vor.

² Darunter fallen etwa Zufahrten zu neuen Wohnhäusern, Unternehmen oder Einkaufszentren.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den einzelnen Fragen.

- 1. Welche Art von Begleitmassnahmen werden der Kanton bzw. die betroffenen Gemeinden umsetzen müssen? Wird dies über einen partiellen Verkehrsrichtplan oder ein ähnliches Instrument geschehen, dessen Ziel es ist, der Zunahme des Strassenverkehrs auf den betroffenen Achsen entgegenzuwirken und die sanfte Mobilität zu entwickeln?*

Welche Art von Begleitmassnahmen nötig ist, hängt von den Zielen und dem Strassenprojekt, seiner Lage und seinen Auswirkungen auf den Verkehr ab. Bei ein und demselben Strassenprojekt können einige Massnahmen in den Zuständigkeitsbereich der betroffenen Gemeinde oder Gemeinden und andere in den des Kantons fallen. Die nötigen Massnahmen werden im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) bestimmt, die auf den Verkehrsstudien basieren und jedem Projekt eigen sind. Ihre Umsetzung geschieht ebenfalls projektbezogen und kann über Mobilitätsinfrastrukturpläne, Vereinbarungen, Einträge in den Ortsplan (OP) und andere Instrumente erfolgen.

- 2. Ist die Finanzierung dieser Begleitmassnahmen, die einerseits durch ihre Aufnahme in das Dekret über den vom Grossen Rat genehmigten Ad-hoc-Verpflichtungskredit und andererseits durch eine Genehmigung des Investitionskredits durch die betroffenen Gemeindelegislativen konkretisiert werden kann, eine Voraussetzung für die Genehmigung einer kantonalen Finanzierung der geplanten Umfahrungsstrassen?*

Die Finanzierung der Begleitmassnahmen zu einem Strassenprojekt ist keine Voraussetzung für die Genehmigung einer kantonalen Finanzierung von geplanten Umfahrungsstrassen. Das MobG sieht vor, dass sie von Massnahme zu Massnahme variiert und von der Art der Massnahme abhängt; ein weiterer Faktor kann der Eigentümer der Strasse oder Strassen sein, auf der oder denen die Massnahmen verwirklicht werden sollen.

- 3. Wenn die Finanzierung der Begleitmassnahmen durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden keine Voraussetzung für die Genehmigung des Dekrets über den Verpflichtungskredit für eine Umfahrungsstrasse durch den Grossen Rat ist, auf welche Weise wird der Kanton sicherstellen, dass die genannten Massnahmen realisiert werden, und welche Fristen werden für deren Realisierung auferlegt?*

Die Art und Weise, wie der Kanton die Umsetzung der Massnahmen sicherstellt, sowie die Fristen für die Umsetzung unterscheiden sich ebenfalls je nach Projekt und den zu ergreifenden Begleitmassnahmen. Tatsächlich divergiert die Zeit, die für die Verwirklichung einer Massnahme benötigt wird, sehr stark, je nach ihrer Art, der Konfiguration des Geländes, der Notwendigkeit eines Verfahrens für die Strassenprojektentwicklung oder den Landerwerb usw.

Der Kanton kann die Umsetzung der Begleitmassnahmen zu einem Strassenprojekt in Abhängigkeit von der Art der geplanten Massnahmen auch im Rahmen eines Mobilitätsinfrastrukturverfahrens, einer Vereinbarung, eines Eintrags in den OP oder anderer Verfahren sicherstellen.

31. Januar 2023