



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Dominique Butty
Valtraloc

2014-CE-167

I. Anfrage

Seit bald einem Vierteljahrhundert wird in unserem Kanton die VALTRALOC-Vorgehensweise (VALorisation des espaces routiers en TRAversée de LOCalité) angewendet, welche die Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten zum Ziel hat.

Damit sollen die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner einerseits und die Mobilitätsbedürfnisse andererseits unter einen Hut gebracht werden.

Die aktuelle Lehre an den Universitäten spricht sich aber eher für die Trennung der verschiedenen Verkehrsflüsse aus. Zudem haben die Einwände, die damals bei der Einführung von VALTRALOC vorgebracht wurden, 25 Jahre danach nichts an Aktualität eingebüsst. Die Einwände lauten:

- > zu teuer bei der Verwirklichung und beim Unterhalt;
- > gefährlich für die Zweiräder;
- > erschwert den Winterdienst;
- > führt zu einem chaotischeren und somit gefährlicheren Verkehrsfluss.

Die staatlichen Dienststellen behindern die Entwicklung der Gemeinden mit diesen Massnahmen der aufgezwungenen und zufälligen Kohabitation. Ich stelle deshalb folgende Fragen an den Staatsrat:

1. Sind die Grundsätze, die zur Anwendung von VALTRALOC geführt haben, immer noch gültig?
2. Können sich Verkehrsteilnehmer mit derart verschiedenen Bedürfnissen denselben Strassenraum teilen?
3. Wurde der Nutzeffekt des Systems je einmal von den Benützern (Fussgänger, Velo-, Motorrad-, Autofahrer usw.) beurteilt?
4. Ist es richtig, Gemeindeprojekte nach kantonalen Regeln zu beurteilen?

13. Juni 2014

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat kann die Fragen von Grossrat Butty wie folgt beantworten.

- 1. Sind die Grundsätze, die zur Anwendung von VALTRALOC geführt haben, immer noch gültig?*

Die VALTRALOC-Prinzipien sind nach wie vor aktuell. Weil die Immissionen und Konflikte mit dem steigenden Verkehr in den Ortschaften zunehmen, müssen vermehrt Massnahmen getroffen

werden, die den Verkehr mit der sozioökonomischen Funktion der öffentlichen Räume (Durchgang, Wohnen, Gewerbe, Industrie, Bildung usw.) in Einklang bringen. Mit VALTRALOC können Qualität und Sicherheit dieser Räume verbessert werden.

2. Können sich Verkehrsteilnehmer mit derart verschiedenen Bedürfnissen denselben Strassenraum teilen?

In der Ortschaft wird die Strasse zur Gasse. Es handelt sich um einen begrenzten Raum mit vielfältigen Funktionen, dessen Verkehrsflächen deshalb auf adäquate Weise und unter Berücksichtigung der Gegebenheiten vor Ort und der Verkehrsbedingungen aufgeteilt werden müssen. Zwischen den legitimen, aber gegensätzlichen Interessen der Anwohnerschaft und der Verkehrsteilnehmer muss ein Gleichgewicht gefunden werden. Mit der Aufwertung der Strassenräume und der Verkehrsberuhigung werden die Mobilität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht, ohne dass die Kapazität oder die Befahrbarkeit darunter leiden.

3. Wurde der Nutzeffekt des Systems je einmal von den Benützern (Fussgänger, Velo-, Motorrad-, Autofahrer usw.) beurteilt?

Der Nutzen von VALTRALOC-Einrichtungen kann mit verschiedenen Methoden beurteilt werden:

- > Es ist schwierig, Schlussfolgerungen aus Zufriedenheitsbefragungen zu ziehen, weil mit solchen Befragungen subjektive Gefühle, die jeder Benützerkategorie eigen sind, ermittelt werden. Das Tiefbauamt kann nicht auf eine Befragung neueren Datums zur Zufriedenheit mit VALTRALOC verweisen. Die Tatsache aber, dass die Gemeinden, die bei solchen Projekten die Bauherren sind, dem Tiefbauamt so viele Projekte unterbreiten (seit 1993 waren es 80, 50 davon wurden teilweise oder ganz verwirklicht), zeigt, dass VALTRALOC auf ein reges Interesse stösst.
- > In den meisten Fällen zeigen Vergleichsmessungen eine signifikante Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 3 bis 5 km/h und eine Abnahme der Unfälle von 25 bis 50 %.
- > Die sozialen Unfallkosten (Behandlungskosten, materielle Schäden, Polizei- und Gerichtskosten, Einkommensverlust usw.) sind sehr hoch (Tausende bis Zehntausende von Franken für die materiellen Schäden, Zehntausende bis Hunderttausende von Franken für Verletzte und Millionen von Franken bei Todesfällen). Mit der Senkung der sozialen Unfallkosten infolge der zusätzlichen Sicherheit dank VALTRALOC können die Gemeinwesen die Investitionskosten für die Ausgestaltung des Strassenraums nach VALTRALOC-Grundsätzen in der Regel rasch amortisieren.

4. Ist es richtig, Gemeindeprojekte nach kantonalen Regeln zu beurteilen?

Grundlage für die VALTRALOC-Grundsätze ist eine Methodologie, die sich nach den Eigenheiten der Ortschaft, der Funktion der Strasse sowie den Zielen und eingesetzten Mitteln richtet. Die Grundsätze gelten für alle Ortsdurchfahrten, unabhängig davon, ob es sich um eine Kantons- oder eine Gemeindestrasse handelt.

Abschliessend hält der Staatsrat Folgendes fest: Wie auch andere Kantone und Länder schlägt der Kanton Freiburg mit VALTRALOC ein bewährtes Konzept vor, das noch immer aktuell ist, wie zahlreiche Schriften (Strassenbaunormen, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bundesamt für Strassen, akademische Publikationen usw.) zu diesem Thema beweisen.

6. Oktober 2014