



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Olivier Flechtner / Ursula Krattinger-Jutzet

2015-CE-187

Welche Strategie verfolgt der Kanton bei der Förderung des Langsamverkehrs?

I. Anfrage

Strassen werden regelmässig saniert, um entstandene Schäden zu beheben und die Strassenränder wieder herzustellen. Dies ist im Sinne der Verkehrssicherheit und ist unter diesem Blickwinkel auch unterstützenswert.

Solche Sanierungen sind mit grossem Aufwand verbunden und erfordern oft auch Eingriffe in das Strassenbett; dies kann teilweise auch nur am Strassenrand erfolgen, also neben der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs. Dies war beispielsweise auf der Strecke Chastels–Ploetscha der Fall, bei der auf einer Länge von mehreren Hundert Metern ein rund einen Meter breiter Streifen neben der Fahrbahn ausgehoben und neu aufgefüllt wurde.

Diese Arbeiten wurden teilweise unter Zeitdruck durchgeführt, um die Durchführung der 7. Etappe der Tour de Suisse (Biel–Düdingen) zu ermöglichen und die Sicherheit der Radrennfahrer zu gewährleisten. Während dieses Anliegen eigentlich ein starkes und willkommenes Signal für die Förderung des Veloverkehrs hätte werden können, ist das Ergebnis leider genau das Gegenteil: Anstatt die Sanierung des Randstreifens und der anderen Streckenabschnitte zu nutzen, um längst fällige Verbesserungen vorzunehmen und einen Veloweg zu errichten, wurde ausschliesslich der Belag der Hauptstrasse erneuert. Im Gegensatz zu den Teilnehmern der Tour der Suisse verfügen Velofahrerinnen und Velofahrer, die sich von Tavers, Düdingen und Schmitten über diese Strecke nach Freiburg begeben, über keine Exklusivität, sondern müssen sich auch weiterhin eine enge, in einer Kurve geführte Strasse mit dem motorisierten Verkehr teilen und regelmässig gefährliche Situationen in Kauf nehmen. Dies ist aus unserer Sicht unverständlich, ja sogar ärgerlich, weil ein einfacher, behelfsmässiger Klebkiesweg ausgereicht hätte, um eine dramatische Verbesserung der Situation für die schwächsten Verkehrsteilnehmer zu erzielen.

Dieses Beispiel ist kein Einzelfall: In Bundtels wurde das Anliegen der Gemeinde Düdingen, den auf Kosten der Gemeinde neu errichteten Fussweg auch als Veloweg nutzen zu können, vom Kanton blockiert. Und auch die Kantonsstrassen Mariahilf–Chastels und Mariahilf–Jetschwil wurden unlängst saniert, ohne dass die Gelegenheit für die Erstellung eines Veloweges genutzt worden wäre.

Diese Beispiele sind alles andere als eine Bezeugung der Absicht, einfache, pragmatische Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrer zu fördern. Vielmehr muss festgehalten werden, dass sich der Kanton mit Verweis auf administrative Schwerfälligkeiten gegen eine rasche Umsetzung einfacher Lösungen stellt.

Wir richten darum die folgenden Fragen an den Staatsrat:

1. Wie positioniert sich der Staatsrat in Bezug auf die Förderung des Langsamverkehrs im Allgemeinen?
2. Welche Massnahmen plant der Kanton, um die Zielsetzungen des «Sachplan Velo» rasch zu erreichen, anstatt einfache Lösungen zu verhindern?
3. Wie beabsichtigt der Kanton, die Bezirke bei der Erstellung eines Velokonzeptes zu unterstützen?
4. Welche Massnahmen plant der Staatsrat, um längst fällige Massnahmen gemeinsam mit anderen Sanierungsmassnahmen zu integrieren, um die Förderung des Langsamverkehrs raschestmöglich, aber auch möglichst kostenoptimiert umzusetzen?
5. Wieso wurde konkret bei den Sanierungen vor der Tour de Suisse darauf verzichtet, die Errichtung von Velowegen in die Planung einzubeziehen?

24. Juni 2015

II. Antwort des Staatsrats

1. *Wie positioniert sich der Staatsrat in Bezug auf die Förderung des Langsamverkehrs im Allgemeinen?*

Die Förderung der nachhaltigen Mobilität und der Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr gehört zu den politischen Hauptzielen des Kantons. Für das Verkehrsmittel Velo verabschiedete der Staatsrat 2011 das *Leitbild Velo*, das insbesondere ein attraktives, sicheres und durchgehendes Velonetz zum Ziel hat. Für die Umsetzung des Leitbilds musste das kantonale Velonetz neu definiert sowie die *kantonale Zweiradplanung* von 1995 (neu heisst dieses Instrument *Sachplan Velo*) revidiert werden. Der Sachplanentwurf wurde in die Vernehmlassung gegeben; die Stellungnahmen der Vernehmlassungsadressaten werden gegenwärtig analysiert.

2. *Welche Massnahmen plant der Kanton, um die Zielsetzungen des «Sachplan Velo» rasch zu erreichen, anstatt einfache Lösungen zu verhindern?*

Der *Sachplan Velo*, der in Ausarbeitung ist, dient bereits als Referenz für die Planung der Veloinfrastrukturen und der Detailstudien, die im Rahmen der Strassenprojekte und der Strassenunterhaltsarbeiten verwirklicht werden müssen. Jedes Mal, wenn ein Kantonsstrassenabschnitt saniert werden soll, werden nämlich gleichzeitig auch die Möglichkeit und Zweckmässigkeit geprüft, Radstreifen einzurichten (s. Antwort zur Frage 4).

3. *Wie beabsichtigt der Kanton, die Bezirke bei der Erstellung eines Velokonzeptes zu unterstützen?*

Die Bezirke greifen nicht direkt in die Planung und Verwirklichung des Velonetzes ein. Gemäss *kantonalem Richtplan* sind hingegen die Gemeinden für den Bau und den Unterhalt des lokalen Velonetzes verantwortlich (während der Kanton für das kantonale Velonetz zuständig ist). Darüber hinaus definiert der *Sachplan Velo* neben den kantonalen Velorouten auch die kommunalen Velorouten von kantonomer Bedeutung, die zusammen das kantonale Netz bilden.

Das heisst, die regionalen Richtpläne und die Ortspläne müssen eine Veloplanung auf Ebene der Agglomeration oder der Gemeinde umfassen. Die von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) ausgearbeitete *Arbeitshilfe für die Ortsplanung* hilft dabei.

4. *Welche Massnahmen plant der Staatsrat, um längst fällige Massnahmen gemeinsam mit anderen Sanierungsmassnahmen zu integrieren, um die Förderung des Langsamverkehrs raschestmöglich, aber auch möglichst kostenoptimiert umzusetzen?*

Um die Befahrbarkeit sicherzustellen, ist ein kontinuierlicher *baulicher Unterhalt* des Kantonsstrassennetzes nötig. Neben den verfügbaren finanziellen Mitteln werden beim Festlegen des Programms für den baulichen Unterhalt die fünfjährlich durchgeführten Bestandesaufnahme des Fahrbahnzustands berücksichtigt sowie die bundesrechtliche Vorgabe der Strassenlärmsanierung bis am 31. März 2018, die dort, wo es zweckmässig ist, mit dem Einbau von lärmarmen Strassenbelägen erfüllt wird. Nachdem bestimmt wurde, welche Strassenabschnitte saniert werden sollen, wird aufgrund des *Sachplans Velo* die Notwendigkeit geprüft, Veloinfrastrukturen vorzusehen. Falls eine Veloinfrastruktur angesagt ist und das bestehende Querprofil der Strasse es erlaubt, wird diese Infrastruktur verwirklicht – in der Regel in Form eines Radstreifens.

Ist hingegen die Breite der öffentlichen Sache nicht ausreichend für den Bau der Veloinfrastruktur und ist der Erwerb von Grundstücken nötig, so muss ein *Strassenbauprojekt* mit folgenden Etappen ausgearbeitet werden: Auftrag an ein privates Ingenieurbüro unter Einhaltung der Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen; Erbringung der Leistungen für die öffentliche Auflage unter Berücksichtigung der ökologischen Vorgaben und lokalen Gegebenheiten (gegebenenfalls wird dies auf der Ebene der Verwaltung und des Budgets mit den von der Gemeinde geplanten Arbeiten koordiniert); Wahl des Bauunternehmens unter Einhaltung der Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen einschliesslich Beschwerdefrist. Ein solches Verfahren benötigt interne Ressourcen und kann mehrere Monate oder gar Jahre dauern. Somit kann ein solches Vorhaben nicht immer im Rahmen von kurzfristig angelegten Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden. Diese Arbeiten werden somit meistens in die Planung der Strassenausbauprojekte aufgenommen werden müssen.

Der Staatsrat hält aber fest, dass die im *Sachplan Velo* vorgesehene Veloinfrastrukturen systematisch in *Strassenbauprojekte* integriert werden. Als Beispiel können folgende verwirklichte oder geplante Projekte genannt werden:

- > Verbesserung der Verbindung Romont–Vaulruz;
- > Poyaprojekt;
- > Bauarbeiten auf der Kantonsstrasse Marly–Bourguillon, Sektor Montivers–Le Claru;
- > Tiguelet-Brücke in Givisiez;
- > Strassenabschnitt Chénens–Lentigny;
- > Strassenabschnitt Riederberg–Bösingen.

Zwischen dem 1. Januar 2012 und dem 31. Dezember 2014 (3 Jahre) wurden knapp 20 km Fahrradwege und -streifen verwirklicht. Der Stand am 31. Dezember 2014 war:

- > 1,15 km Radwege;
- > 3,69 km gemeinsame Rad- und Fusswege;
- > 70,5 km Radstreifen.

5. Wieso wurde konkret bei den Sanierungen vor der Tour de Suisse darauf verzichtet, die Errichtung von Velowegen in die Planung einzubeziehen?

Die Überbreite der Baustelle auf rund 200 m des 1200 m langen Strassenabschnitts, der saniert wurde, ist im hier angesprochenen Fall darauf zurückzuführen, dass die Kanalisation der Fahrbahn erneuert und das Bankett verstärkt werden musste. Wegen der ungenügenden Strassenbreite (vgl. Antwort auf die vorige Frage) wurde auf die Markierung von Radstreifen verzichtet (ein Radstreifen hat eine Breite von 1,2 m bis 1,5 m). Die ungenügende Breite war auch bei der Sanierung der Strassenabschnitte Mariahilf–Chastels und Mariahilf–Jetschwil der Grund, dass keine Radstreifen verwirklicht wurden.

Abschliessend möchte der Staatsrat noch klarstellen, dass der Staat von der Gemeinde Düringen kein Gesuch erhalten hat, um den Fussweg in Bundtels auch als Veloweg nutzen zu können.

25. August 2015