

GROSSER RAT

Anfrage Olivier Flechtner und Ursula Krattinger-Jutzet

2015-CE-187

Welche Strategie verfolgt der Kanton bei der Förderung des Langsamverkehrs?

DAEC
24.06.2015

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 Tafers, Düdingen und Schmiten 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?

(Gez.) Olivier Flechtner, Grossrat
Ursula Krattinger-Jutzet, Grossrätin