

**Förderung der Kombination des öffentlichen Verkehrs
und des Langsamverkehrs sowie Verbesserung
des Freiburger Tourismusangebots auf diesem Bereich****Anfrage**

Die Einführung der Freiburger S-Bahn bietet eine grossartige Chance für den kombinierten Verkehr, sofern die fehlenden Glieder in der Kette zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr nicht vergessen werden.

Erstens bietet sie den Pendlern die einzigartige Gelegenheit, vermehrt auf den Langsamverkehr und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Deshalb sollten Radstreifen und Radwege sowie Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Bushaltestellen gebaut werden. Bis heute wird das Potenzial noch kaum genutzt. Zum Beispiel gibt es am Bahnhof in Bulle nur 20 Abstellplätze für Zweiräder (Motos und Velos). Für eine Stadt mit 19 000 Einwohnern könnte man kaum weniger anbieten. Ähnliche Städte wie Burgdorf, Chur, Sursee usw. stellen zwischen 500 und 1000 Fahrradabstellplätze zur Verfügung, die darüber hinaus noch mehrheitlich gedeckt sind. Es gibt auch ein Sicherheitsproblem, denn es besteht keine Möglichkeit, die Fahrräder an einem Sicherungssystem abzuschliessen. Allzu oft werden die Fahrräder gestohlen oder beschädigt. Wer will oder kann ein gutes Fahrrad (z.B. ein Elektrovelo) unter diesen Bedingungen am Bahnhof stehen lassen? Diese wenig erfreuliche Situation ist keine Ausnahme im Kanton. Romont, Châtel-Saint-Denis und sogar Freiburg bieten nicht genügend Abstellplätze, die qualitativ korrekt sind.

Bedenkt man, dass ein Bahnhof oder eine Bushaltestelle in einem Umkreis von 300 bis 500 m zu Fuss, aber bis zu einer Entfernung von 3 km mit dem Fahrrad erreichbar ist, sollte diese tolle Chance unbedingt gepackt werden. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden vermehrt genutzt, die politischen Behörden können den Langsamverkehr fördern und geeignete Abstellplätze schaffen und die Radfahrer erhalten ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten. Es ist wichtig, den öffentlichen Verkehr gleichzeitig mit dem Langsamverkehr auszubauen. Die jeweiligen Potenziale verstärken sich so gegenseitig.

Hinsichtlich des Tourismus sollte die Destination Freiburgerland / Region Freiburg diese Chance nutzen, um sich im Fahrradtourismus, der zurzeit in Europa boomt, zu profilieren.

Die Destination Freiburgerland / Region Freiburg bietet mit ihrer vielfältigen Landschaft von der Drei-Seen-Region bis ins Gruyererland ideale Voraussetzungen für Tagesausflüge und Fahrradferien. Nur sind die Transportmöglichkeiten für Fahrräder im Zug und im Bus sehr begrenzt, wenn nicht gar inexistent. Andere Schweizer Regionen, Deutschland, Österreich, Frankreich usw. haben sich in diesem Bereich sehr gut profiliert, dies insbesondere durch kohärente Infrastrukturen, etwa mit grosszügigen Multifunktionszonen in den Zügen, Haken hinter den Bussen usw. Das öffentliche Verkehrsangebot und derartige Infrastrukturen spielen eine wichtige Rolle bei der Wahl der Destination für Fahrradferien. Da für Fahrradferien pro Tag durchschnittlich 150 bis 200 Franken ausgegeben werden, ist dies für einen Tourismuskanton nicht unbedeutend. Die Freiburgerinnen und Freiburger würden diese Möglichkeiten genauso schätzen wie die Bernerinnen und Berner, die nur 53 Minuten von Bulle entfernt wären. Eine Steigerung der Kapazitäten würde nicht nur den Fahrradtransport erleichtern, sondern auch den Transport von Kinderwagen, Skis,

Rollstühlen usw. Da die TPF und die SBB die Strecke Bulle–Bern auf Ende 2011 in Betrieb nehmen und demnächst das Rollmaterial dafür kaufen werden (wahrscheinlich Flirt-Züge für die TPF und Domino für die SBB), sollte der Kanton als Besteller unverzüglich die Leistungen präzisieren, die er seiner Bevölkerung und den Touristen anbieten möchte. Er kann die Wahl des Rollmaterials und seiner Innenausstattung, eines zentralen Faktors für die Langlebigkeit der Züge, noch beeinflussen.

Fahrradtouristen wählen für Reisen zwar in erster Linie den Zug, es darf aber nicht vergessen werden, dass ein Grossteil des Freiburgerlands nur mit dem Bus erreichbar ist und dass das Velopass-System (automatisierter Fahrradverleih) demnächst das Fahrradmiertangebot im Kanton ergänzen wird.

Aufgrund dieses Sachverhalts und mit Verweis auf den kantonalen Verkehrsplan (Beschluss 2.9), der besagt, dass der Kanton den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität besonders fördert, stellen wir dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wie lautet die Strategie des Staatsrats im Bereich des kombinierten Verkehrs? Was sind die quantitativen (Anteil am Verkehr) und qualitativen Ziele (Angebot an Abstellplätzen und Transportkapazität für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln)?
2. Welche konkreten Informationen (z.B. auf der Website, Faltblätter für die Bevölkerung) und Massnahmen (Planung, Infrastrukturen, Mitfinanzierung) sind vorgesehen, um den kombinierten Verkehr zu fördern?
3. Verfügt der Kanton über ein Instrument für die Planung und Inventarisierung der Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Bushaltestellen? Wie unterstützt er die Gemeinden bei der Planung, beim Einholen von Expertisen und bei der Finanzierung dieser Infrastrukturen? Wer definiert und stellt die strategische Planung des Angebots an Abstellplätzen im Zusammenhang mit der Einführung der Freiburger S-Bahn im Jahre 2011 auf (und wie)?
4. Welche Leistungen, die den sanften und nachhaltigen Tourismus begünstigen, wird der Kanton von den öffentlichen Verkehrsunternehmen bezüglich der Kapazitäten für den Fahrradtransport in den Zügen verlangen (z.B. 20 Fahrradplätze / drei Multifunktionsplattformen pro Zug)?
5. Welche Verbesserungen sieht der Kanton für den Fahrradtransport mit Bussen vor (z.B. Haken an den Bussen auf touristischen Strecken wie jener zum Schwarzsee, nach Moléson, Charmey, Jaun oder in Verbindung mit den RNP Gantrisch und Gruyère–Pays-d'Enhaut, wie dies die Postautos im Bündnerland, im Wallis und im Berner Oberland anbieten)?
6. Was sieht der Staatsrat vor, um einen durchgehenden und bequemen Fahrradtransport in den Stadtbussen (Bulle und Freiburg) zu begünstigen? Sieht er vor, eine Tageskarte für den Transport von Fahrrädern in den TPF-Bussen einzuführen, wie dies die Postautos anbieten? Könnte er den Reisenden mit Fahrrädern klarere und vollständigere Informationen geben (Die Website der TPF enthält keine klaren Informationen. Zum Vergleich siehe die Website der Postautos: <http://www.postauto.ch/fr/pag-nat-velo-und-postauto.pdf> und die der SBB: <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisemarkt/services/fuer-alle/velo.htm>)? Wie wird er im Kanton Freiburg für den Velopass werben (Fahrradverleihsystem)? Werden die Pläne der Tourismusfachleute (z.B. Vision 2030, Regionaler Richtplan Broye) bei der Entwicklung der S-Bahn Freiburg und des Tarifverbunds Frimobil berücksichtigt?

Den 8. März 2010

Antwort des Staatsrats

Der kantonale Verkehrsplan (KVP) behandelt den kombinierten Verkehr im Kapitel 2.10. Die kombinierte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Zweirads oder des Autos muss effektiv gefördert werden, um so die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verstärken. Der Beschluss 2.10.1 des KVP sieht vor, dass das Amt für Verkehr und Energie (VEA) zusammen mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel eine generelle Planung der P+R-Standorte erstellt. Sie legen auch die geeigneten Standorte für Veloabstellplätze (B+R) fest. Die Resultate dieser Planung müssen in den KVP aufgenommen werden. Die Durchführung der erforderlichen Studien ist im Umsetzungsprogramm des KVP vorgesehen, das heute noch auf den Startschuss wartet. Es muss jedoch unterschieden werden zwischen dem kombinierten Verkehr, der ein Abstellangebot in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs beinhaltet, und dem Fahrradtransport in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Dies vorausgeschickt, kann der Staatsrat die Fragen der Grossräte Rime und Thomet wie folgt beantworten:

1. *Wie lautet die Strategie des Staatsrats im Bereich des kombinierten Verkehrs? Was sind die quantitativen (Anteil am Verkehr) und qualitativen Ziele (Angebot an Abstellplätzen und Transportkapazität für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln)?*

Das Kapitel 2.10 des KVP befasst sich mit der Strategie des Staatsrats im Bereich des kombinierten Verkehrs. In Bezug auf das Radwegnetz (Kapitel 6 des KVP) lauten die Ziele der kantonalen Politik wie folgt:

- a) ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften schaffen;
- b) das interkommunale Radwegnetz in Kategorien unterteilen;
- c) die für die Errichtung eines Radwegnetzes empfohlenen Lösungen beschreiben.

Bei der Erarbeitung des KVP waren die Resultate des Mikrozensus 2005 (im Mai 2008 veröffentlichter Bericht) noch nicht verfügbar. Deshalb wurden keine quantitativen Ziele in Bezug auf den Verkehrsanteil formuliert.

Da das Strassengesetz (Art. 54a), das 2009 geändert wurde, nun den systematischen Bau von Radwegen und Radstreifen auf Kantonstrassen vorsieht, hat das Tiefbauamt (TBA) beschlossen, bei der Revision der kantonalen Zweiradplanung die Bedürfnisse in Bezug auf das Radwegnetz genauer abzuklären. Die laufende Revision hat folgende Ziele:

- Definition der Leitlinien für die Förderung des Radverkehrs im Kanton;
- Einschätzung des Radverkehrspotenzials für den Alltag (Arbeitsweg, Einkäufe, Schulweg usw.) und für die Freizeit, unter Berücksichtigung der lokalen, interkommunalen und regionalen Bedürfnisse;
- Definition eines leistungsfähigen, attraktiven, sicheren und durchgehenden kantonalen Radwegnetzes zwischen den Ortschaften;
- Definition von Massnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs und des multimodalen Verkehrs, wie etwa der Ausbau des Angebots an Abstellplätzen für leichte Zweiräder in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder die Festlegung von Bedingungen, die je nach der Bodennutzung gestellt werden;
- Definition von Standards für die Fahrradwege und -streifen unter Berücksichtigung des Strassentyps und der Bedürfnisse des Radverkehrs;

- Bestimmung der nötigen Anpassungen am kantonalen Richtplan und am kantonalen Verkehrsplan (die gleichzeitig in die öffentliche Vernehmlassung gegeben werden).
2. *Welche konkreten Informationen (z.B. auf der Website, Faltblätter für die Bevölkerung) und Massnahmen (Planung, Infrastrukturen, Mitfinanzierung) sind vorgesehen, um den kombinierten Verkehr zu fördern?*

Die konzessionierten Verkehrsunternehmen informieren die Reisenden hauptsächlich über ihre Websites über Zweiradabstellmöglichkeiten und den Fahrradtransport. Die Verkehrsunternehmen sind nämlich dafür zuständig, für den kombinierten Verkehr zu werben.

Weitere Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs und des kombinierten Verkehrs können noch im Rahmen der laufenden Revision der kantonalen Zweiradplanung definiert werden.

3. *Verfügt der Kanton über ein Instrument für die Planung und Inventarisierung der Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Bushaltestellen? Wie unterstützt er die Gemeinden bei der Planung, beim Einholen von Expertisen und bei der Finanzierung dieser Infrastrukturen? Wer definiert und stellt die strategische Planung des Angebots an Abstellplätzen im Zusammenhang mit der Einführung der Freiburger S-Bahn im Jahre 2011 auf (und wie)?*

Bis jetzt verfügt der Kanton über kein Inventar der Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Bushaltestellen. Im Kapitel 6 des KVP wird erwähnt, dass die Gemeinden für die Planung der Radwegnetze innerhalb der Ortschaften zuständig sind. Die Gemeindeplanung beinhaltet insbesondere auch die Bereitstellung von Zweiradabstellplätzen hauptsächlich in der Nähe der grossen Verkehrserzeuger und der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Spezifische Beiträge für die Gemeinden sind zurzeit nicht vorgesehen. Die allgemeine Planung der P+R- und B+R-Standorte im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum KVP wird in das Projekt der Freiburger S-Bahn integriert werden.

Die Gemeinden sind ferner verpflichtet, im Rahmen der Revision ihrer Ortspläne eine Planung für den Langsamverkehr aufzustellen. Gestützt auf die neue Gesetzgebung (RPBG, RPBR) umfasst diese Planung künftig insbesondere die Radwegführung und die Standorte für Zweiradabstellplätze.

Auch die Agglomerationen von Freiburg und Bulle sehen in ihren Projekten vor, das Abstellangebot für Zweiräder in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen auszubauen.

Über das Amt für Verkehr und Energie (VEA) bietet der Kanton den Gemeinden und Agglomerationen ausserdem Unterstützung und Rat.

4. Welche Leistungen, die den sanften und nachhaltigen Tourismus begünstigen, wird der Kanton von den öffentlichen Verkehrsunternehmen bezüglich der Kapazitäten für den Fahrradtransport in den Zügen verlangen (z.B. 20 Fahrradplätze / drei Multifunktionsplattformen pro Zug)?

Fahrräder können heute schon im Zug transportiert werden. Es können jedoch nur so viele Fahrräder eingeladen werden, wie Plätze vorhanden sind. Allerdings wäre es unverhältnismässig, in jedem Zug viel Raum für den Fahrradtransport zu reservieren. Dies würde nämlich die Zahl der Sitzplätze reduzieren und so den Komfort der Reisenden schmälern.

5. Welche Verbesserungen sieht der Kanton für den Fahrradtransport mit Bussen vor (z. B. Haken an den Bussen auf touristischen Strecken wie jener zum Schwarzsee, nach Moléson, Charmey, Jaun oder in Verbindung mit den RNP Gantrisch und Gruyère-Pays-d'Enhaut, wie dies die Postautos im Bündnerland, im Wallis und im Berner Oberland anbieten)?

Der Fahrradtransport in Bussen ist generell schwieriger, da der verfügbare Platz begrenzt ist. Trotzdem ist es möglich, sein Fahrrad mitzunehmen, sofern genug Platz vorhanden ist. Es ist ausschliesslich Sache der konzessionierten Verkehrsunternehmen, zu bestimmen, wie weit sich ein besonderes Angebot auf den touristischen Strecken wirtschaftlich rechtfertigen lässt.

6. Was sieht der Staatsrat vor, um einen durchgehenden und bequemen Fahrradtransport in den Stadtbussen (Bulle und Freiburg) zu begünstigen? Sieht er vor, eine Tageskarte für den Transport von Fahrrädern in den TPF-Bussen einzuführen, wie dies die Postautos anbieten? Könnte er den Reisenden mit Fahrrädern klarere und vollständigere Informationen geben (Die Website der TPF enthält keine klaren Informationen. Zum Vergleich siehe die Website der Postautos: <http://www.postauto.ch/fr/paq-nat-velo-und-postauto.pdf> und die der SBB: <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisemarkt/services/fuer-alle/velo.htm>)? Wie wird er im Kanton Freiburg für den Velopass werben (Fahrradverleihsystem)? Werden die Pläne der Tourismusfachleute (z.B. Vision 2030, Regionaler Richtplan Broye) bei der Entwicklung der S-Bahn Freiburg und des Tarifverbunds Frimobil berücksichtigt?

Im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Freiburger Stadtnetz können Reisende mit einer gültigen Fahrkarte sonntags ihr Fahrrad gratis im Bus transportieren. Eine Ausdehnung des Fahrradtransports im städtischen Verkehr auf alle Wochentage ist problematisch, da er die Fahrgastbeförderung behindert. Die Einführung einer Tageskarte für den Fahrradtransport ist im Rahmen von Frimobil nicht vorgesehen. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen werden auf die Information zum Fahrradtransport aufmerksam gemacht werden. Der Staatsrat beobachtet mit Interesse die Entwicklung des Velopass-Systems im Kanton. Die entsprechende Initiative der Stadt Freiburg wird sehr begrüßt. Mit der Freiburger S-Bahn und dem Tarifverbund Frimobil soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Kanton gesteigert werden. In diesem Zusammenhang ist es in der Tat wichtig, dass die künftigen Entwicklungen auch das S-Bahnnetz berücksichtigen, um dessen Attraktivität und Nutzung zu verbessern. Zum Schluss ist noch zu erwähnen, dass der FTV und die Tourismusvereine des Kantons kürzlich im Rahmen der NRP ein kantonales Projekt für «Fahrradverleihstationen» vorgelegt haben.