**Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**
—
Motion Nicolas Rime M 1112.10
**Förderung der kombinierten Mobilität**

## I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 15. Dezember 2010 eingereichten und begründeten Motion verlangt Grossrat Nicolas Rime, dass Artikel 4 des Verkehrsgesetzes (SGF 780.1) geändert wird, damit der Staatsrat die Befugnis hat, den konzessionierten öffentlichen Verkehrsunternehmen konkrete Aufträge zu erteilen, um die komplementären Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel besser zu nutzen.

## II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat hat das Thema der kombinierten Mobilität zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr in seiner Antwort vom 6. Juli 2010 auf die Anfrage QA 3296.10 der Grossräte Nicolas Rime und René Thomet behandelt. Auch der kantonale Verkehrsplan (KVP) befasst sich mit diesem Thema.

Unter kombiniertem Verkehr versteht man die aufeinanderfolgende Benutzung verschiedener Verkehrsmittel. Auf diese Weise soll eine optimale Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs (zu Fuss oder mit dem Fahrrad) und des motorisierten Individualverkehrs (Fahrgemeinschaften, Taxi usw.) erreicht werden, was es erlaubt, das gesamte Potenzial des Verkehrssystems auszuschöpfen. Die Schaffung von günstigen Voraussetzungen für den kombinierten Verkehr stellt eine wichtige Etappe auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität dar.

Es ist wichtig, an dieser Stelle zwischen dem kombinierten Verkehr, der ein Abstellangebot in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs beinhaltet, und dem Fahrradtransport in Bussen oder Zügen zu unterscheiden.

Das Abstellangebot für Fahrräder in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs wird im Kapitel 2.10 des KVP behandelt. Die kombinierte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Zweirads oder des Autos muss effektiv gefördert werden, um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verstärken. Diese Massnahme betrifft in erster Linie die Pendler. Gemäss Beschluss 2.10.1 des KVP ist das Amt für Verkehr und Energie (VEA) dafür zuständig, die geeigneten Standorte für Veloabstellplätze festzulegen und eine generelle Planung der P+R-Standorte aufzustellen. Die Arbeiten sollten 2011 beginnen und werden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel durchgeführt werden.

Die Zufahrt zu den Bus- und Bahnhaltestellen mit dem Fahrrad wird auch im Kapitel 6 des KVP über die Radwege behandelt. Die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik lauten in diesem Bereich wie folgt:

> Ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften schaffen;
> Das interkommunale Radwegnetz in Kategorien unterteilen;
> Die für die Errichtung eines Radwegnetzes empfohlenen Lösungen beschreiben.

Ausserdem sieht das geänderte Strassengesetz (Art. 54a; SGF 741.1) den systematischen Bau von Radwegen und Radstreifen auf Kantonsstrassen vor. Das Tiefbauamt (TBA) hat den Auftrag, bei der Revision der kantonalen Zweiradplanung die Bedürfnisse in Bezug auf das Radwegnetz genauer abzuklären.

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. Die Gemeinden sind ferner verpflichtet, im Rahmen der Revision ihrer Ortspläne eine Planung für den Langsamverkehr aufzustellen. Mit Inkrafttreten des neuen Raumplanungs- und Baugesetzes (RPBG; SGF 710.1) und seines Ausführungsreglements (RPBR; SGF 710.11) auf den 1. Januar 2010 umfasst diese Planung nun insbesondere die Radwegführung und die Standorte für Zweiradabstellplätze.

Erwähnenswert ist auch, dass die Agglomerationen von Freiburg und Bulle in ihren Agglomerationsprogrammen vorsehen, das Abstellangebot für Zweiräder in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen auszubauen.

Der Fahrradtransport im Bus oder Zug wird von den verschiedenen konzessionierten Unternehmen selbst geregelt, was zu einer unterschiedlichen Praxis und Information zwischen den Unternehmen führt. Die Hauptaufgabe der konzessionierten Transportunternehmen ist der Personentransport. Der Transport von Fahrrädern sollte eine Ausnahme bleiben.

Dem ist jedoch anzufügen, dass die für die RER Fribourg | Freiburg bestellten neuen Zugskompositionen, nämlich die Flirt-Züge für die tpf und die Domino-Züge für die SBB, mehr Raum bieten und die Mitnahme von Fahrrädern dank dem ebenerdigen Einstieg vereinfachen.

Der Staatsrat ist der Meinung, dass die verschiedenen Transportunternehmen ihre Praxis stärker koordinieren müssen. Vorrangig müssen aber die Abstellmöglichkeiten von Zweirädern an Bushaltestellen und Bahnhöfen verbessert und ein lückenloses und sicheres Radwegnetz gebaut werden.

Die kantonale Verkehrspolitik zielt also bereits auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ab. Alle beteiligten Akteure spielen eine Rolle bei der Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere in Verbindung mit dem Fahrrad. Im Übrigen unterliegen die vertraglichen Beziehungen mit den Verkehrsunternehmen der entsprechenden Bundesgesetzgebung, die die Bedingungen für die Abgeltung von Verkehrsleistungen regelt.

Aufgrund dieser Darlegungen hält es der Staatsrat weder für nötig noch für zweckmässig, Artikel 4 des Verkehrsgesetzes zu ändern. Wie die oben erwähnten Beispiele zeigen, erlauben es die geltenden Gesetzesgrundlagen schon heute, eine aktive Politik im Bereich des kombinierten Verkehrs zu führen. Die in der vorliegenden Motion dargelegten Ideen können aber künftig vom Staatsrat im Rahmen seiner Eigentümerstrategie übernommen werden.

Folglich lädt Sie der Staatsrat ein, die Motion abzulehnen.

*Freiburg, den 17. Mai 2011*