Motion Edgar Schorderet / René Thomet **M1053.08**

Strassengesetz – Bau von Radstreifen und Radwegen

Zusammenfassung der Motion

In ihrer am 8. Mai 2008 eingereichten und begründeten Motion (*TGR S.* 800) ersuchen die Grossräte Edgar Schorderet und René Thomet den Staatsrat, dem Parlament eine Änderung des Strassengesetzes zu unterbreiten, mit der festgelegt wird, dass der Bau, die Instandsetzung oder die Korrektion einer Kantonsstrasse zwingend auch den Bau eines Radweges oder -streifens beinhalten muss. Ausgenommen wären Strassenabschnitte, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder übermässig teuer wäre, und Strassenabschnitte, in deren Nähe sich bereits eine solche Radverbindung befindet. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und insbesondere diejenige der Radfahrerinnen und -fahrer zu gewährleisten, soll die Breite der Strasse im Hinblick auf die Einrichtung der Veloverbindung nur in zwingenden Fällen verringert werden dürfen.

Diese Arbeiten sollen keinen städtebaulichen Charakter haben und sollen entsprechend vollständig von der Kantonsstrasse getragen werden.

Antwort des Staatsrats

Der Bau von Radwegen und -streifen wird in unserem Kanton durch das Strassengesetz (gesetzliche Grundlage) und durch die kantonale Zweiradplanung (Planungsinstrument) geregelt.

1. Gesetzliche Grundlage

Artikel 54a des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 lautet wie folgt (Fassung gemäss Gesetz vom 23. Mai 1991):

> ***Art. 54a*** *Radwege und Radstreifen*
>
> [1] *Das Projekt für den Bau, die Instandstellung und die Korrektion von Kantonsstrassen umfasst auch den Bau von Radwegen und Radstreifen, wenn diese einem von der kantonalen Planung anerkannten Bedürfnis entsprechen; ausgenommen sind jedoch die Strassenabschnitte, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder übermässig teuer wäre.*
>
> [2] *Der Bau von Radwegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, ist Sache der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich daran bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang einer Kantonsstrasse hätte bezahlt werden müssen.*
>
> [3] *Die Merkmale dieser Werke werden im Ausführungsreglement festgelegt.*

2. Kantonale Zweiradplanung

Am 18. Februar 1991 beschloss der Staatsrat die Ausarbeitung einer kantonalen Zweiradplanung. Hierzu gab er bei einem spezialisierten Büro eine entsprechende Studie in Auftrag.

Die Zweiradplanung bezweckt die Schaffung eines kohärenten Radwegnetzes für den Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften (interkommunale Verbindungen). Das Zweirad wird dabei als vollwertiges Verkehrsmittel betrachtet. Der Sachplan definiert damit die kantonale Radwegpolitik. Für die Planung auf lokaler Ebene sind die Gemeinden zuständig.

Bei der kantonalen Zweiradplanung handelt es sich um einen Sachplan im Sinne des Raumplanungs- und Baugesetzes (RPBG). Im kantonalen Richtplan wurde auf der Grundlage dieses Instruments das Thema „Radwegnetz“ hinzugefügt, das bei der Revision des kantonalen Richtplans unverändert in der Fassung von 1995 belassen wurde.

Bei der kantonalen Planung werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Der Planungshorizont des Radwegnetzes beträgt mindestens eine Generation.
- Die verschiedenen Kategorien des Radwegnetzes werden aufgrund der Pendlerzahl, der registrierten Unfälle, der Distanz und des Gefälles der gegebenen Strecken definiert.
- Das Pendlernetz umfasst vier Kategorien: vom sehr grossen Potenzial (Kategorie A) bis zum schwachen Potenzial (Kategorie D).
- Die empfohlenen Lösungen zur Gestaltung des Radwegnetzes (Radwege, Radstreifen, gemischter Verkehr oder Sonderstudie) sind in den Teilstreckenblättern der kantonalen Planung vermerkt.
- Das kantonale Radwegnetz wird mit den Ortsnetzen, dem Radtourismusnetz und den MTB-Strecken koordiniert.

Mit der kantonalen Zweiradplanung steht den Behörden somit ein Instrument zur Verfügung, mit welchem sie den festgestellten Bedürfnissen im Bereich Radwegnetz gerecht werden können.

Der Bau der Bauwerke erfolgt gemäss Ausführungsplänen (Art. 37 StrG, bzw. Art. 79 bis 82 RPBG).

2.1 Methode

2.1.1 Basisnetz

Das Basisnetz umfasst sämtliche Teilstrecken, auf denen ein Entwicklungspotenzial zur Benützung der Zweiräder als Pendlerverkehrsmittel vorhanden ist.

Konkret wurden folgende Teilstrecken für das Basisnetz berücksichtigt:

- Abschnitte von weniger als 7 Kilometern mit mehr als 100 Tagespendlern (laut Bundesstatistik, die auf der Erhebung von 1990 ruht);
- Abschnitte, die eine oder mehrere Ortschaften mit einem regionalen Schulzentrum verbinden;
- Abschnitte, die eine oder mehrere Ortschaften mit einem Bahnhof verbinden;
- Abschnitte, auf welchem das Entwicklungspotenzial aus objektiven Gründen gross ist.

Im Allgemeinen gelten 5 km als Maximaldistanz, die im Pendlerverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Da die genaue Position des Abfahrts- bzw. Zielorts innerhalb der Ortschaft jedoch variieren kann, wurde der Planung eine Distanz von 7 km zugrunde gelegt (Distanz zwischen den Zentren zweier Ortschaften).

2.1.2 Hierarchie des Netzes

Das kantonale Radwegnetz (Pendlernetz) umfasst 250 km und teilt sich wie folgt auf:

- 25,9 km der Kategorie A (Abschnitte mit sehr grossem Zweiradpotenzial);
- 42,6 km der Kategorie B (Abschnitte mit grossem Zweiradpotenzial);

- 32,1 km der Kategorie C (Abschnitte mit mittlerem Zweiradpotenzial);
- 149,4 km der Kategorie D (Abschnitte mit schwachem Zweiradpotenzial).

2.1.3 Ausgestaltung der Teilstrecken

Für die Ausgestaltung der Radverbindungen gibt es folgende Möglichkeiten:

- Radweg, ein von der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs getrennter Weg;
- Radstreifen, ein vorrangig den leichten Zweirädern vorbehaltener Fahrstreifen, der auf der rechten Seite der Fahrbahn als solcher markiert ist;
- gemischter Verkehr, bei welchem die Verkehrsfläche durch verschiedene Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gemeinsam benutzt wird;
- Alternativstrecke, die in besonderen Fällen Anwendung finden kann.

2.1.4 Kriterien zur Bestimmung der Ausgestaltungsart

Bei der Festlegung der geeignetsten Lösung sind folgende Kriterien massgebend:

Räumliches Umfeld

Im Innerortsbereich ist eine generelle Verkehrsberuhigung notwendig. In diesem Umfeld ist es besonders wichtig, die Bedürfnisse des Zweiradverkehrs in den Planungsstudien mit einzubeziehen. Der gemischte Verkehr bleibt die Regel. Ausserorts hingegen werden eher Ragwege oder -streifen bevorzugt.

Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs

Falls die Geschwindigkeiten hoch sind und es keinen Grund gibt, diese zu beschränken, müssen systematisch Ragwege oder -streifen eingerichtet werden.

Verkehrsbelastung und Lastwagenanteil

Grundsätzlich gilt: je grösser die Verkehrsbelastung, desto grösser die Notwendigkeit, den Zweiradverkehr baulich vom motorisierten Verkehr zu trennen. In einigen Fällen jedoch, in denen die Geschwindigkeit gering ist – namentlich in der Stadt –, ist der gemischte Verkehr möglich oder gar wünschenswert, selbst bei einer hohen Verkehrsbelastung. Ist der Lastwagenanteil jedoch hoch, müssen Ragwege oder -streifen eingerichtet werden, um den motorisierten Verkehr und den Zweiradverkehr voneinander zu trennen.

Zweiradverkehrspotenzial

Bei einem hohen Zweiradaufkommen muss dieses Fortbewegungsmittel bei der Ausgestaltung der Strassen berücksichtigt werden. Wenn der Zweiradanteil im Vergleich zum Autoanteil hoch ist, werden die Automobilisten allerdings die Präsenz der Zweiräder ganz selbstverständlich stärker wahrnehmen. In einem solchen Fall ist der gemischte Verkehr bei einer adäquaten Ausgestaltung des Strassenraumes möglich.

Potentielle Benützer

Die verschiedenen Benützer haben unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf die Zweiradinfrastrukturen. Für Kinder beispielsweise bedeuten Radwege eindeutig eine erhöhte Sicherheit, da sie auf diese Weise nicht dieselbe Fahrbahn benutzen müssen wie der motorisierte Verkehr. Geübte Radfahrerinnen und -fahrer hingegen ziehen die Strasse oftmals vor.

Natürliche Gegebenheiten

Häufig schränken physische Sachzwänge (Topografie, Gebäude, Breite der Brücke usw.) die möglichen Lösungen ein.

2.2 Ausbauarbeiten und deren Kosten

Laut kantonaler Zweiradplanung müssen Radwege auf Strassenabschnitten von insgesamt 4,2 km eingerichtet werden. Radstreifen sind entlang von 125,5 km und Sonderstudien entlang von 48,0 km (hauptsächlich bei Ortsdurchfahrten) nötig. Auf 72,3 km kann der gemischte Verkehr beibehalten werden.

Die Gesamtkosten für den Bau von Radwegen und -streifen wurde 1995 auf rund 128 Millionen Franken geschätzt. Indexiert ergibt dies für 2008 einen Betrag von 165 Millionen Franken.

Im Allgemeinen werden die Anlagen für Zweiräder gleichzeitig zu den Strassenarbeiten (Bau, Instandsetzung oder Korrektion) auf dem entsprechenden Abschnitt verwirklicht, da dies die Kosten senken hilft. Würde eine Strasse einzig für den Bau einer Zweiradanlage verbreitert, hätte dies unverhältnismässige Kosten zur Folge.

2.3 Stand des Ausbaus

Seit dem Inkrafttreten der kantonalen Zweiradplanung am 30. Mai 1995 ist diese Planung beim Bau und Ausbau von Kantonsstrassen systematisch berücksichtigt worden.

Auf folgenden Achsen wurden Zweiradanlagen gebaut:

- Marly, Aufstieg Richtung La Crausa;
- Villars-sur-Glâne, SBB-Überführung Glane–Kreisel Les Daillettes;
- Châtel-Saint-Denis–Bossonnens–Attalens;
- La Tour-de-Trême–Le Pâquier;
- Villars-sur-Glâne, Route de Payerne;
- Eingang Belfaux, auf der Seite von Givisiez;
- Menziswil–Tafers.

Entlang folgender Kantonsstrassen wurden bei ausreichender Breite Radstreifen eingerichtet:

- Freiburg–Marly;
- Villars-sur-Glâne, Route de la Glâne;
- Düdingen–Schiffenen;
- Tentlingen–Giffers;
- Ortsdurchfahrt von Domdidier (ausserhalb des Zentrums);
- Murten, Champ Raclé–Sugiez;
- Stadt Bulle;
- Stadt Freiburg.

Bestandesaufnahme:

(in km)	Radwege	Radstreifen	Spezifische Studien
In der Planung vorgesehen	4,2	125,5	48,0
Verwirklicht	0,9	37,9	7,5
Noch zu verwirklichen	3,3	87,6	40,5

Ausserdem haben Gemeinden zwischen Villars-sur-Glâne und Matran sowie in Avry-sur-Matran in der Nähe der OS gemeinsame Rad- und Fusswege errichtet.

Und schliesslich wird der kantonalen Zweiradplanung auch in kommenden Projekten Rechnung getragen. Dazu gehören etwa:

- das Poyaprojekt;
- die Verbindung Romont–Vaulruz;
- die Ortsdurchfahrt von Rosé;
- die Ortsdurchfahrt von Courtepin.

Da es für den Ausbau des Radwegnetzes keinen Rahmenkredit gibt, werden die Kosten für diese Arbeiten in den Verpflichtungskredit des jeweiligen Strassenprojekts integriert. Die Zweiradanlagen werden entsprechend den finanziellen Mitteln des Staats verwirklicht.

Es sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass das Tiefbauamt (TBA) seit 2002 aktiv an der Realisierung, Markierung und Instandhaltung der nationalen und regionalen Routen „Veloland Schweiz“ mitwirkt.

Ausserdem ermutigt das TBA die Gemeinden, anlässlich der Revision ihrer OP und DBP den Zweiradverkehr zu fördern, indem sie zum Beispiel bei Bahnhöfen und anderen öffentlichen Orten Velostellplätze zur Verfügung stellen.

3. Einschätzung der Lage

Bei einer Erheblicherklärung der Motion würde die Schaffung von Radwegen und -streifen beschleunigt, da diese Anlagen beim Bau, bei der Instandstellung und der Korrektion von Kantonsstrassen obligatorisch würden – ausser bei den Strassenabschnitten, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder übermässig teuer wäre. Der Staatsrat kann sich hinter diesem Aspekt der Motion stellen.

Der Staatsrat ist jedoch der Meinung, dass die Kostentragung für diese Anlagen auch künftig nach der heutigen Regelung erfolgen sollte: Grundsätzlich sind sie von den Kantonsstrassen zu tragen. Hingegen ist der Bau von Radwegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, Sache der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich daran bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang einer Kantonsstrasse hätte bezahlt werden müssen (Art. 54a Abs. 2 StrG).

Zur kantonalen Zweiradplanung ist zu sagen, dass sie 2009 angesichts der Entwicklung des Pendlerverkehrs seit 1995 revidiert werden soll. Die Revision wird bei den Gemeinden in Vernehmlassung gegeben sowie mit dem kantonalen Richtplan koordiniert und in den kantonalen Verkehrsplan integriert werden.

4. Schlussfolgerung

Der Staatsrat schlägt Ihnen vor:

a. die Motion in Bezug auf die Änderung des Strassengesetzes, mit der der Bau von Radwegen und -streifen zwingend vorgeschrieben werden soll, anzunehmen,

b. die volle Kostentragung durch den Staat jedoch abzulehnen.

Falls sich der Grosse Rat gegen die Aufteilung der Motion ausspricht, beantragt der Staatsrat die Ablehnung der Motion als Ganzes (Art. 73 Abs. 2 in fine GRG).

Freiburg, den 30. September 2008