

Antwort des Agglomerationsvorstandes

Postulat betreffend das Überqueren von Strassen durch die TransAgglo

Post_Leg2016-2021_2018_008

Autoren: Gérald Collaud (Freiburg)

Mitunterzeichner: Oliver Collaud et Lionel Walter (Freiburg)

Glossar

Alle Abkürzungen in diesem Dokument sind in Schrägschrift dargestellt

Abkürzung	Definition
Agglomeration	Agglomeration Freiburg (Institution) als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einer Verwaltungs- und einer Fachstelle
AP4	Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg
LV	Langsamverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
TBA	Tiefbauamt des Staates Freiburg
TransAgglo(s)	TransAgglo(s), Langsamverkehrsachsen, die die Freiburger Agglomeration durchquert (durchqueren)
Vorstand	Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg

1. Beschreibung des Postulats

1.1 Ausgangslage

Als Vorzeigeprojekt der *Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Agglomeration*) zugunsten des *Langsamverkehrs* (nachfolgend *LV*) (Fußgänger und Fahrräder) wird die *TransAgglo* letztendlich Avry über eine Strecke von ungefähr 17 km mit Düdingen verbinden und durch die Gemeinden Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot führen. Gewisse Streckenabschnitte sind schon in Betrieb, während andere kurz vor ihrer Fertigstellung stehen. Trotz der Tatsache, dass die *TransAgglo* mit der Absicht geplant worden ist, die Fahrzeiten auf ihren Strecken zu minimieren, leidet sie immer noch unter vielen Verlangsamungen. So ist es nicht ungewöhnlich, dass sie an einer Strassenkreuzung, wie z. B. in der Stadt Freiburg, bei der Kreuzung der Avenue du Général Guisan mit den Sentiers du Nord und des Casernes, ihre Priorität einbüßen muss.

1.2. Forderung

Das vorliegende Postulat verlangt vom *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Vorstand*), Massnahmen zu prüfen und zu ergreifen, um den *TransAgglo*-Nutzern eine kontinuierliche Vorfahrt ohne unnötiges Anhalten zu gewährleisten.

2. Antwort auf das Postulat

2.1 Erinnerung an die Rolle des Vorstandes im Rahmen der Realisierung der TransAgglo

Der *Vorstand* legt seine *LV*-Strategie im Rahmen der Agglomerationsprogramme der Agglomeration Freiburg fest. Das *Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *AP4*) sieht vor, den *LV* zu „einer Säule des Freiburger Verkehrssystems“ werden zu lassen. Ein *LV*-Verkehrsnetz, das durch die zwei Achsen der *TransAgglo*¹ strukturiert wird. Dieses Verkehrsnetz muss kontinuierlich, sicher und attraktiv gestaltet werden.

Auf dieser Grundlage skizziert der *Vorstand* zukünftige Infrastrukturmassnahmen in Form von Massnahmenblättern, die die Verwirklichung dieses Netzwerks zum Ziel haben. Die technische Konzeption der Massnahmen und deren Umsetzung hingegen obliegt den Gemeinden. In der Praxis werden sie meistens aber in Koordination mit den Vertretern der *Agglomeration* entwickelt, die im

¹ Seit der Einreichung des Postulats hat sich die *LV*-Strategie der *Agglomeration* weiterentwickelt: Zwischen Marly und Corminboeuf ist ein neuer *TransAgglo*-Abschnitt geplant.

allgemeinen Rahmen der in den Massnahmenblättern festgelegten Zielsetzungen gewisse Vorschläge machen können. Um die Gemeinden bei der Umsetzung der *TransAgglo* zu unterstützen, hat die *Agglomeration* im vergangenen Jahr auch eine Charta erstellt (siehe nächster Abschnitt).

2.2 Die TransAgglo-Charta

a) Werdegang und Ziel der Charta

Die *TransAgglo-Charta* (*nachstehend Charta*) wurde 2020 gemeinsam mit allen von den *TransAgglo*-Achsen betroffenen Gemeinden erstellt. Das Ziel war es, die allgemeinen Entwicklungsgrundlagen für die *TransAgglo* zu definieren. Die *Charta* befasst sich mit Fragen wie Standardabmessungen, Bodenbelag, Beleuchtung, Behandlung des Strasseninventars und der Beschilderung, Fragen des Zusammenlebens von Fussgängern und Fahrrädern sowie die Gestaltung der Kreuzungen. Selbst wenn jede Gemeinde für das Projektmanagement der Achsenabschnitte auf ihrem Gebiet verantwortlich ist, kann durch dieses Dokument eine homogene Bearbeitung der *TransAgglo*-Projekte gewährleistet werden.

Die vorliegende *Charta* ersetzt die "Leitlinien für die Umsetzung der *TransAgglo*" von 2013, ein Dokument, das bereits bestimmte standardisierte Planungsgrundlagen enthielt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die *Charta* dieses Dokument nun ablöst, indem es die Planungsvorlagen weiter präzisiert und vervollständigt, ohne jedoch deren Hauptgrundlagen zu ändern, damit die kontinuierliche Form der bereits durchgeführten Entwicklungen gewährleistet wird.

b) Empfehlungen der TransAgglo-Charta bezüglich der Kreuzungen

In Bezug auf die Frage der Strassenkreuzungen legt die *Charta* folgende Grundsätze fest:

- Eine maximale Priorisierung der *TransAgglo* bei den sich schneidenden Achsen.
- Das Vermeiden widersprüchlicher Botschaften zwischen der Lesung der Raumplanung und der Prioritätsplanung.
- Die Differenzierung der Fussgänger- und Fahrradwege an Kreuzungen.
- Eine homogene Behandlung der gesamten Achse.

Nach Ansicht *des Vorstandes* legt die *Charta* also die Realisierungsgrundsätze fest, die in die gewünschte Richtung gehen. Der Postulant erwähnt jedoch eine "kontinuierliche und vorrangige" Benutzung der *TransAgglo*, was die Frage aufwirft, ob man über diese Grundsätze hinausgehen und dieser *LV*-Achse eine absolute Priorität einräumen soll.

c) Frage zur absoluten Priorisierung

In der *Charta* ist derzeit nicht vereinbart worden, der *TransAgglo* systematisch eine kontextunabhängige Priorisierung zuzuweisen. Denn bisher praktizierte man den pragmatischeren Ansatz einer Fall-zu-Fall-Analyse, die den lokalen Kontext, den Bedarf der übrigen Verkehrsteilnehmer und die entsprechenden Vorgaben der Bauherren berücksichtigt.

Eine absolute Priorisierung würde nach Ansicht *des Vorstandes* neue Herausforderungen hervorrufen:

- Die *TransAgglo* durchkreuzt kantonale Achsen. In diesem Falle könnte die Priorisierung der *TransAgglo* den Zugangsprinzipien und der auf dem kantonalen Strassennetz angestrebten Verkehrsflüssigkeit zuwiderlaufen.
- Die Priorisierung von Fahrrädern gegenüber dem Automobilverkehr ist im Netz gegenwärtig noch zu wenig stark verbreitet. Diese Situation erfordert, dass die Priorisierung von Gestaltungsmassnahmen (Markierungen, Erhöhungen, ...) begleitet werden muss, um sie für alle Verkehrsteilnehmer explizit zu machen. Würde man von einer absoluten Priorisierung ausgehen, damit die Velofahrer an den Kreuzungen keine Zeit mehr einzubüssen haben, dann wären zusätzlich schwere Gestaltungsmassnahmen unerlässlich.
- Die *TransAgglo* durchkreuzt bestimmte Achsen, die von den Buslinien des strukturierenden Verkehrsnetzes des öffentlichen Verkehrs befahren werden. Auch in diesen Fällen würde eine Priorisierung der *TransAgglo* die Busse zeitlich behindern und womöglich eine zusätzliche Fahrzeit erzeugen. Da die *Agglomeration* das Busnetz mitfinanziert, könnte das absolute Priorisierungsprinzip zusätzliche Kosten verursachen. In den Planungsunterlagen der *Agglomeration* ist bislang keine Priorisierung unter den verschiedenen Verkehrsarten festgelegt worden.

3. Vorgesehene Massnahmen an bestehenden Kreuzungen.

Um seinem Anliegen Gewicht zu verleihen, bezieht sich der Postulant auf eine Beobachtung der bestehenden *TransAgglo*-Kreuzungen. Das *AP4* enthält die Massnahme (4M.07.03), die insbesondere Sitzung des Agglomerationsrates vom 16. Dezember 2021

für die Verbesserung der beiden bestehenden Kreuzungen bestimmt ist: Murtenstrasse und Avenue Général-Guisan. Das Ziel der Massnahme ist Folgendes:

- Verbesserung der Sicherheitsbedingungen für die *TransAgglo*-Nutzer an Kreuzungen, die von der *TransAgglo* durchquert werden.
- Priorisierung der *TransAgglo*, insofern dies möglich ist.

Diese Massnahme ist nicht Gegenstand eines Antrags auf Mitfinanzierung des Bundes. Sie unterliegt daher nicht dem Umsetzungszeitplan, der für die vorrangigen Massnahmen der Kategorie A des *AP4* (2024-2028) festgelegt wurde. Daher besteht die Möglichkeit, diese Massnahme jetzt umzusetzen.

3.1 Murtenstrasse

a) Aktuelle Situation

- Die Fussgänger, die sich entlang der *TransAgglo* fortbewegen, müssen beim Überqueren der Kreuzung einen Umweg in Kauf nehmen, indem sie sowohl die Route de Grandfey als auch die Murtenstrasse überqueren müssen. Trotz dieses Umwegs beanspruchen die Fussgänger an dieser Stelle die Priorität dank dem Vorhandensein von Fussgängerstreifen.
- Die Velofahrer haben an dieser Stelle vor dem Strassenverkehr jedoch keine Priorität.

b) Vorgesehenes Projekt

Der Staat Freiburg ist Eigentümer der Strasse und somit auch der Bauherr für dieses Projekt. Das kantonale Amt für Mobilität (MobA) hat eine Studie zur Priorisierung der Velofahrer durchgeführt, aus der mehrere Vorschläge hervorgehen: Eine Kreuzung mit Lichtampeln, eine Priorisierung der *TransAgglo* oder der Bau einer Strassenüberführung. Für die Verwirklichung und eine Neubeurteilung aller Varianten, wurde das Planungsdossier an das *kantonale Tiefbauamt (nachstehend TBA)* überwiesen.

Nach neuesten verfügbaren Informationen befindet sich das Projekt beim *TBA* noch in der Ausarbeitungsphase. Der *Vorstand* verlangte, dass die *Agglomeration* an der Überlegungsarbeit des Staates Freiburg beteiligt wird, um in Übereinstimmung mit ihrer Planung eine optimale Variante mit dem Ziel anzustreben, die Priorisierung der Fahrräder zu fördern.

Aus Sicht des *Vorstandes* stellt diese Kreuzung ein Beispiel dar, für die es nicht angebracht wäre, den Fahrrädern automatisch die Priorität einzuräumen, ohne eine Interessenabwägung bezüglich der angestrebten Ziele und der Planung der *Agglomeration* vorzunehmen. Denn die Buslinie 1 verkehrt auf der Murtenstrasse, sodass die Priorisierung der Fahrräder mittels einer Kreuzung mit Lichtampeln ohne weitere Verkehrsbeschränkung zu grösseren Verkehrsbehinderungen führen würde und auch den Betrieb des Busnetzes beeinträchtigen könnte.

3.2 Avenue Général-Guisan

a) Aktuelle Situation

- Die Fussgänger verfügen an dieser Stelle über einen Fussgängerstreifen, mit dem sie vor allen anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang haben.
- Die Fahrradfahrer hingegen verlieren an dieser Stelle die Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Zudem liegt ihre Vortrittsaufhebungs-Markierung bewusst nicht in der Achse der *TransAgglo*, sodass sie einen kurzen Umweg machen müssen, um den Bodenmarkierungen nachzukommen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Autofahrer in der Regel dazu neigen, den Fahrrädern den Vortritt zu lassen, wobei diese Situation als unfallträchtig gilt, weil sie ein falsches Sicherheitsgefühl vermittelt.

b) Projekt bezüglich der Général-Guisan-Kreuzung

An dieser Kreuzung plant der Mobilitätsdienst der Stadt Freiburg, die *TransAgglo* mit der Umsetzung einer Vortrittsrechtsaufhebungs-Beschilderung zum Nachteil der Route Général-Guisan zu priorisieren. Diese Massnahme liegt im Sinne des vom Postulanten angestrebten Ziels.

4. Schlussfolgerung

Nach Ansicht des *Vorstandes* entsprechen die *LV-Strategie* des *AP4*, die geplanten Massnahmen sowie die *TransAgglo*-Charta bereits dem Sinne des Antrags des Postulanten und bieten solide Instrumente, um die *TransAgglo* so weit wie möglich zu priorisieren. Für künftige Abschnitte dieser Achse verfügt der *Vorstand* daher bereits über eine Grundlage für die Beantwortung des Antrags des Postulanten.

Die Frage der absoluten Priorisierung dieser Achse verlangt eine vertiefte Überlegung zur Frage der Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsträgern. Der *Vorstand* entschied sich, vorerst keine absolute Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern einzuführen, sondern von Fall zu Fall eine Einzelfallanalyse auf Grundlage einer Interessenabwägung vorzunehmen. Die Relevanz der Priorisierung von Fahrrädern, insbesondere gegenüber Bussen, ist in den bestehenden Planungsunterlagen nicht eindeutig geklärt und wird voraussichtlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation der Agglomeration Freiburg (AP5) analysiert.

Für die bestehenden TransAgglo-Kreuzungen sind Projekte vorgesehen, um die Achse so weit wie möglich zu priorisieren. Der Fortschritt der verschiedenen Projekte deutet darauf hin, dass sie vollständig in die vom Postulanten gewünschte Richtung gehen werden. Die Verwaltung, die die Umsetzung der Massnahmen überwacht, leitet diese Anliegen in allen Fällen an die Bauherren weiter. Sie stellt ferner auch sicher, dass die vorgelegten Projekte für eine Mitfinanzierung angemessen berücksichtigt werden.

Das vorliegende Postulat ist somit abgeschrieben.

Freiburg, den 11. November 2021