



Bericht 2023-DAEC-1

17. Januar 2023

Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften in der Nähe der Autobahn

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Auftrag 2015-GC-66, der von den Grossrätinnen und Grossräten Grandjean Denis, Jordan Patrice, Butty Dominique, Décrind Pierre, Longchamp Patrice, Grandgirard Pierre-André, Meyer Loetscher Anne, Collomb Eric, Collaud Elian und Boschung Bruno eingereicht und vom Grossen Rat am 13. Oktober 2015 mit 56 gegen 23 Stimmen bei 18 Enthaltungen angenommen wurde. Mit diesem Auftrag wird der Staatsrat ersucht, innerhalb von 5 Jahren Parkplätze für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Autobahnanschlüssen auf Freiburger Boden zu schaffen.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	2
2	Studie der HTA-FR zur Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften	2
2.1	Ablauf der Studie	2
2.2	Die wichtigsten Ergebnisse	3
2.3	Schlussfolgerung der Studie	3
3	Das weitere Vorgehen	4
3.1	Leitlinien des Staats Freiburg betreffend Mobilität und Fahrgemeinschaften	4
3.2	Parkplatzprojekte für Fahrgemeinschaften in der Nähe der Autobahn	4
3.3	Einführung eines Konzepts für Fahrgemeinschaften und eines Sachplans	5
4	Schlussfolgerung	5

1 Hintergrund

Die Frage der Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften auf Freiburger Boden wurde dem Staatsrat zwischen 2007 und 2015 in vier parlamentarischen Vorstössen gestellt: Das Postulat von Grossrätin Nicole Lehner-Gigon und Grossrat Nicolas Rime mit dem Titel «Parkplätze für Fahrgemeinschaften» war Gegenstand eines Berichts mit Datum vom 20. Mai 2014. Dieser enthielt eine Statistik über die Nutzung der 20 Parkfelder für Fahrgemeinschaften in der Nähe des Autobahnanschlusses der A12 in Vaulruz (am 28. September 2012 vom Staat Freiburg in Betrieb genommen¹), die eine rege Nutzung dieses Parkplatzes dokumentierte. Gleichzeitig verwies der Bericht auf den mit rund 11 000 Franken pro Parkfeld² hohen Preis für die Verwirklichung des Parkplatzes. Der Staatsrat kam in seinem Bericht zu folgendem Schluss: «Die Einrichtung von neuen Parkplätzen für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Autobahnanschlüssen verursacht mit anderen Worten hohe Kosten. Auf der anderen Seite ist das Parkieren für die Benutzerinnen und Benutzer gratis und der Parkplatz wurde in Vaulruz nur von wenigen Personen regelmässig benutzt. Dies alles ergibt ein tiefes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Kommt hinzu, dass der Bau solcher Parkplätze einen erhöhten Bodenverbrauch zur Folge hat, während es gleichzeitig zahlreiche Gratisparkplätze gibt, die tagsüber wenig benutzt werden.»

Trotz dieser Einschränkungen beantragte der Staatsrat dem Grossen Rat am 25. August 2015 die Annahme des Auftrags, der Gegenstand des vorliegenden Berichts ist, und begründete dies damit, dass eine neue Bilanz zur Benützung des Parkplatzes in Vaulruz und eine Prüfung der Zweckmässigkeit, weitere Parkplätze in der Nähe von Autobahnanschlüssen einzurichten, nötig seien. Der Staatsrat gab allerdings gleichzeitig zu bedenken, dass die Kosten und die Schwierigkeiten für deren Verwirklichung ebenfalls berücksichtigt werden müssten.

2 Studie der HTA-FR zur Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften

Die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) beauftragte die Hochschule für Technik und Architektur Freiburg (HTA-FR), eine Studie durchzuführen, die nicht nur die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Autobahnanschlüssen, sondern auch die Situation im gesamten Kanton untersucht.

2.1 Ablauf der Studie

Diese Studie mit dem Titel *Création de places de covoiturage aux sorties des autoroutes du canton de Fribourg – Etude de mobilité* (siehe Anhang des vorliegenden Berichts) ist in vier Teilen gegliedert. Zuerst befasst sich die Studie mit der Praxis von Fahrgemeinschaften und deren Entwicklungspotenzial. In einem zweiten Schritt wurde eine Diagnose erstellt auf der Grundlage von statistischen Daten und Vor-Ort-Untersuchungen bei 8 Parkplätzen für Fahrgemeinschaften (Domdidier, Givisiez, Vaulruz, Payerne Süd, Payerne Nord, Matran, Granges-Paccot, Bulle) sowie einer Umfrage bei Unternehmen und Verwaltungen im Kanton. Gestützt auf diese beiden ersten Phasen wurden die am besten geeigneten geografischen Standorte für solche Parkplätze ermittelt (dritte Phase), um dann in einer vierten Phase die Umrisse einer Standort- und Umsetzungsstrategie (Modalitäten der Einrichtung und Kommunikation) zu definieren.

¹ Die Einrichtung des Parkplatzes für Fahrgemeinschaften in Vaulruz erfolgte im Anschluss an die parlamentarischen Vorstösse von Denis Grandjean (P2003.07) und Patrice Jordan (QA 3343.10).

² Der Parkplatz kostete 165 000 Franken, wobei dieser Betrag lediglich die Baukosten umfasste ohne die Kosten für den Landerwerb, da das Land bereits dem Staat bzw. der Gemeinde gehörte. Mit Landerwerb hätten die Kosten etwa 220 000 Franken oder eben 11 000 Franken pro Parkfeld betragen.

2.2 Die wichtigsten Ergebnisse

Die Studie ergab, dass es in den Gemeinden des Kantons bereits viele kleinere Parkierungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften gibt. Die Studie listet auch Parkplätze auf, die spontan entstanden sind (inoffizielle Parkplätze), um zu bestimmen, wo Bedarf an der Einrichtung offizieller Parkplätze für Fahrgemeinschaften besteht.

Die in der Studie skizzierte Standortstrategie baut auf diesen Plätzen auf und wurde mit den folgenden Kriterien und Daten abgeglichen:

- > keine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr (Ausschluss von Standorten entlang von Achsen, die bereits gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient sind);
- > Fokus auf Strecken mit einem überwiegenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split (60 % und mehr);
- > Analyse der Pendlermuster mit Wohn- und Zielort;
- > Analyse der am häufigsten genutzten Treffpunkte (offizielle und inoffizielle Parkplätze) und Grad der Wirksamkeit jedes dieser Treffpunkte (Potenzial zur Verringerung der mit dem Auto zurückgelegten Kilometer dank Fahrgemeinschaften).

Insgesamt wurden 52 potenzielle Standorte für die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften ermittelt. Davon existieren 31 bereits, müssen aber ausgebaut werden (Grösse, Gestaltung, Zugänglichkeit usw.); 7 müssen noch offiziell bestätigt und 14 neu eingerichtet werden. 9 befinden sich in der direkten Umgebung von Autobahnanschlüssen, 1 entlang der Autobahn (Restoroute), 17 im Zentrum von Städten oder Dörfern (an Durchgangsachsen), 10 am Eingang/Ausgang von Städten oder Dörfern und 2 entlang von Verbindungsstrassen zwischen zwei Orten. Für bestimmte Standorte schätzte die Studie den potenziellen Bedarf beim Parkierungsangebot. Diese Daten und Zahlen verstehen sich als Richtwerte.

Weiter ist anzumerken, dass ein Unterkapitel der Studie speziell den Parkplätzen für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Autobahnanschlüssen gewidmet ist.

2.3 Schlussfolgerung der Studie

Die Studie der HTA-FR kommt zum Schluss, dass die Ergebnisse, insbesondere die skizzierte Standort- und Umsetzungsstrategie, mit den allgemeinen Mobilitätszielen des Staats Freiburg in Einklang gebracht werden müssen. Sie müssen darüber hinaus in einer ergänzenden Studie vertieft werden. Die Verfasserinnen und Verfasser der Studie betonen zudem, dass ein umfassendes Konzept für Fahrgemeinschaften, das Werbung, Kommunikation, Mobilitätspläne und die Unterstützung elektronischer Plattformen für Fahrgemeinschaften einbezieht, von entscheidender Bedeutung ist. Ein solches Konzept müsse zwar auch die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften beinhalten. Weil dies aber ein kostspieliges und langwieriges Unterfangen sei, müsse die Nutzung bestehender Parkierungsinfrastrukturen bevorzugt werden.

Die Studie hebt die wichtige Rolle hervor, die Gemeinden, Unternehmen und Institutionen spielen, indem sie Parkplätze für Fahrgemeinschaften in der Nähe von Wohnungen und Arbeitsplätzen anbieten und den Zugang zu solchen Parkplätzen mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto fördern; denn ein optimales Fahrgemeinschaftssystem bevorzugt Plätze, die dort sind, wo auch die Nutzerinnen und Nutzer der Fahrgemeinschaften sind (Wohnort, Arbeitsplatz usw.). Letztendlich und im Idealfall sollten Fahrgemeinschaften gefördert werden, die nicht die Mobilisierung mehrerer Autos erfordern und für die es genügt, Treffpunkte zu schaffen, zu denen die Nutzerinnen und Nutzer mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Velo gelangen. Auf diese Weise wird die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften überflüssig.

Bis es so weit ist, tragen Parkplätzen für Fahrgemeinschaften dazu bei, den rollenden und stehenden Autoverkehr zu verringern und die Infrastrukturen zu entlasten.

3 Das weitere Vorgehen

3.1 Leitlinien des Staats Freiburg betreffend Mobilität und Fahrgemeinschaften

Das neue Mobilitätsgesetz, das am 5. November 2021 vom Grossen Rat verabschiedet wurde und 2023 in Kraft treten wird, «bezweckt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität auf der ökologischen, ökonomischen und sozialen Ebene» (Art. 1 MobG). Durch eine nachhaltige Mobilität können die negativen Auswirkungen der Mobilität auf die Umwelt sowie die Treibhausgasemissionen (THG) verringert werden. Der Staat Freiburg hat sich zum Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 Netto-Null Emissionen zu erreichen.

Dieses Ziel, das auch im kantonalen Klimaplan, der im Juni 2021 vom Staatsrat verabschiedet wurde³, verankert ist, soll insbesondere durch die Verringerung des CO₂-Fussabdrucks des Verkehrssektors «unter Berücksichtigung der regionalen Situation (städtisch, ländlich)» erreicht werden. Hierfür will der Klimaplan:

- > die sanfte Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) und das öffentliche Verkehrsnetz im Kanton Freiburg verbessern und fördern;
- > die durch den individuellen Freizeitverkehr verursachten Treibhausgasemissionen vermindern;
- > die mit der beruflichen Mobilität verbundenen Treibhausgasemissionen reduzieren;
- > den Mobilitätsbedarf verringern.

Das Thema Kombinierte Mobilität (T203) des kantonalen Richtplans hat ebenfalls die «Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, die mit der Siedlungsverdichtung kompatibel ist und die Entlastung der Strassennetze der Städte und Agglomerationen (städtischer Raum) ermöglicht», zum Ziel. Zu den Mitteln für die Erreichung dieses Ziels sieht der Richtplan namentlich die Förderung von Fahrgemeinschaften vor.

Denn auch wenn die Verringerung der Mobilität und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität die wichtigsten Instrumente zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität gemäss MobG sind, kann die Entwicklung von Fahrgemeinschaften trotzdem eine sinnvolle Ergänzung sein, sofern sich diese alternativen Fortbewegungsweisen nicht konkurrenzieren. Fahrgemeinschaften ermöglichen es, die mit dem Auto zurückgelegten Kilometer zu verringern, indem sich Personen zusammenschliessen, was zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommen auf der gemeinsamen Strecke führt. Daher ist es wichtig, diese Praxis zu erleichtern, auch wenn ihre Auswirkungen auf die Mobilität marginal bleiben.

3.2 Parkplatzprojekte für Fahrgemeinschaften in der Nähe der Autobahn

Von den in der Studie der HTA-FR untersuchten Parkplätzen für Fahrgemeinschaften sind Arbeiten für die an den Autobahnanschlüssen Vaulruz und Châtel-Saint-Denis in Gang.

Der Parkplatz in Vaulruz wurde vom Staat auf einem Grundstück eingerichtet, das dem Staat und der Gemeinde gehört und 300 Meter vom Autobahnanschluss der A12 entfernt liegt. Er wurde am 28. September 2012 in Betrieb genommen und umfasst derzeit 20 Parkfelder. Angesichts seiner starken Nutzung und der zahlreichen Falschparker in der Umgebung wurde 2017 ein Projekt für eine Erweiterung um 17 Parkfelder öffentlich aufgelegt. Einsprachen, die mit diesem wilden Parken und den störenden Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem heutigen Parkplatz (Müll auf den Nachbarparzellen) zusammenhängen, blockieren jedoch dieses Projekt.

³ Der Grosse Rat hat am 10. Oktober 2021 das *Dekret über einen Verpflichtungskredit für die Umsetzung des Klimaplanes des Kantons Freiburg* verabschiedet. Der damit gesprochene Kredit beträgt 21 Millionen Franken.

In Châtel-Saint-Denis will die Gemeinde einen Parkplatz für Fahrgemeinschaften in der Nähe des Autobahnanschlusses, bei der zukünftigen Fernheizzentrale, errichten. Die Arbeiten an dieser Zentrale begannen im Frühjahr 2022. Dieser Parkplatz für Fahrgemeinschaften mit Platz für 37 Autos und 10 Velos soll ab Ende 2023 zur Verfügung stehen.

3.3 Einführung eines Konzepts für Fahrgemeinschaften und eines Sachplans

Was die anderen in der Studie der HTA-FR behandelten Standorte betrifft, insbesondere in der Nähe von Autobahnen, so beabsichtigt der Staatsrat, diese in einen Sachplan für Parkplätze für Fahrgemeinschaften oder in einen allgemeineren Sachplan, der sich mit multimodalen Schnittstellen befasst, zu integrieren, um sie auf kohärente Weise einrichten oder redimensionieren zu können, wobei insbesondere die Standorte mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis priorisiert werden und gleichzeitig die sich bietenden Gelegenheiten, insbesondere im Hinblick auf den Erwerb von Grundstücken, genutzt werden sollen. Die Mobilitätspolitik des Staatsrats wird weiterhin vorrangig auf den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität sowie auf eine Planungs- und Beschäftigungspolitik ausgerichtet sein, die es ermöglicht, den Mobilitätsbedarf zu reduzieren.

Der Staatsrat wird ein Konzept für Fahrgemeinschaften als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und zur sanften Mobilität, das sich auf die Stärkung von Fahrgemeinschaften, aber auch auf die Mobilitätspläne der Unternehmen beziehen wird, die künftig jedes Unternehmen mit mehr als 50 Angestellten erstellen muss (Art. 49 MobG), in die globale Mobilitätsstrategie aufnehmen, die er demnächst erstellen wird (Art. 37 MobG). Die Studie der HTA-FR wird als Grundlage für die Umsetzung dieses Konzepts dienen.

4 Schlussfolgerung

—

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Anhang

—

MOBILITÄTSSTUDIE - HOCHSCHULE FÜR TECHNIK UND ARCHITEKTUR FREIBURG (HTA-FR): CRÉATION DE PLACES DE COVOITURAGE AUX SORTIES DES AUTOROUTES DU CANTON DE FRIBOURG (nur in französischer Sprache)