



Mehr denn je...

BERUHIIGTE ORTSDURCHFARTEN!

Aufwertung des Strassenraums
von Ortsdurchfahrten
VALTRALOC

Dezember 2001

Verfasser

Die Publikationen "Mehr denn je... beruhigte Ortsdurchfahrten!" und "VALTRALOC-Wegleitung 2001" wurden durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe ausgearbeitet, welche aus Vertretern folgender Amtsstellen bestand:

- Strassen- und Brückendepartement (SBD)
- Bau- und Raumplanungsamt (BRPA)
- Baudirektion
- Verkehrspolizei
- Amt für Umweltschutz (AfU)
- Kulturgüterdienst
- Technische Dienste der Gemeinden Freiburg, Bulle und Murten

Beauftragte

- Verkehr und Raumgestaltung: team+, **César Conforti** (Ingenieur ETHL),
Christian Jaeger (Ingenieur ETHL),
Fabrice Thurre (Ingenieur HTL)
- Schriftleitung: Permis de construire, **Richard Quincerot** (Architekt)
- deutsche Übersetzung: team+, **Helmut Eichhorn** (wissenschaftlicher Mitarbeiter),
Alexandre Mauron (Ingenieur ETHL)
- grafische Darstellung: Vitamine, **Dominick Emmenegger** (Grafiker)

© Kanton Freiburg, Baudirektion, Dezember 2001

Strassen- und Brückendepartement
Sektion P+R – VALTRALOC-Büro
Chorherrengasse 17
CH – 1701 Freiburg
Telefon : 026 / 305 36 60
Fax : 026 / 305 36 51
E-Mail : valtralog@fr.ch

Vorwort

Durchqueren und Überqueren: Die Notwendigkeit eines Gleichgewichts

Die Gestaltung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten stellt ein klassisches Problem der Interessenabwägung dar. Auf der einen Seite möchten die Autofahrer eine Ortschaft so einfach wie möglich *durchqueren* können. Auf der anderen Seite haben die Anrainer der Strasse – Bewohner, Gewerbetreibende, Kinder, u.s.w. – das Recht, diese in aller Sicherheit *überqueren* zu können. Verkehrsfluss einerseits, tägliche Lebensabläufe andererseits: Damit diese beiden legitimen aber gegensätzlichen Interessen nebeneinander bestehen können, muss ein Gleichgewicht gefunden werden.

Unser Kanton hat bereits 1993 mit der Publikation einer *Wegleitung zur Aufwertung des Strassenraumes von Ortsdurchfahrten* eine erste Pionierarbeit in diese Richtung geleistet. Diese kurz mit VALTRALOC bezeichnete Vorgehensweise zeichnete sich durch Innovation aus, indem sie Massnahmen zum Verkehr, zur Raumgestaltung und zum Umweltschutz eng miteinander verbunden hat.

Deren Grundsätze haben auch gegenwärtig noch Gültigkeit und sind mehrheitlich in den heute von der Baudirektion herausgegebenen Publikationen enthalten. Es gibt drei Gründe, die Darstellung der 1993 eingeführten Politik erneut aufzunehmen.

Einerseits ist aufgrund der ersten, vielleicht zu vorsichtig ausgeführten Realisationen der Anschein entstanden, VALTRALOC-Projekte seien teuer. Dieser Ruf ist nicht gerechtfertigt und muss daher korrigiert werden. Mittels einer breiten Auswahl an möglichen Massnahmen – von den einfachsten bis zu den aufwendigsten – kommt eine VALTRALOC-Gestaltung letztlich nicht teurer zu stehen als eine gewöhnliche.

Andererseits hat dieser Ansatz nicht mehr den Versuchscharakter, welcher 1993 noch vorhanden war, sondern stützt sich heute auf eine Vielzahl von Erfahrungen, welche in- und ausserhalb des Kantons gemacht worden sind. Diese wertvolle Sammlung an erprobtem Wissen soll nun an die

Entscheidungsträger und an die Projektverantwortlichen weitergegeben werden.

Letztlich war die Zahl der im Kanton durchgeführten VALTRALOC-Projekte geringer als dies die Bedürfnisse eigentlich erfordern würden. Vielleicht war dieser Ansatz 1993 noch zu fortschrittlich. Nachdem er nun aber in zahlreichen Kantonen und Ländern umgesetzt und in Normen aufgenommen worden ist, legen wir ihn den Gemeinden erneut vor. Damit verbunden ist die Hoffnung, diese zu weiteren VALTRALOC-Vorhaben bewegen zu können, wobei wir ihnen unsere Fachkenntnisse zur Verfügung stellen.

Im Besonderen wird die VALTRALOC-Gruppe in ihrer Funktion als kantonales Expertengremium bestätigt, welches den Gemeinden als technische Unterstützung zur Seite stehen und die Vernehmlassungen der Projekte erleichtern soll.

Wir wünschen uns, dass diese Vorgehensweise, welche gestern noch avantgardistisch war, heute aber auf erprobten Methoden beruht, das Interesse zahlreicher von einer Transitachse durchquerten Gemeinden weckt. Sie möge diese dazu bewegen, den Verkehr und die Lebensbedürfnisse der Bevölkerung mit einfachen, den örtlichen Umständen entsprechenden Massnahmen in Einklang zu bringen.

Baudirektion
Der Staatsrat, Direktor

C. Lässer

Sicherheit, Gesundheit, Lebensqualität: Die Geschwindigkeit als beherrschbarer Parameter

Das 20. Jahrhundert war vom Geschwindigkeitskult geprägt. Aber der Drang nach immer höheren Geschwindigkeiten hat auch immer mehr Spuren in den durchquerten Gebieten hinterlassen. So bilden Hochgeschwindigkeitsachsen wie eine Autobahn oder eine Eisenbahnlinie tiefe Einschnitte in unsere Lebensräume.

Ortsdurchfahrten verlangen aber eine grundsätzlich andere Verhaltensweise. Um ein optimales Nebeneinander von Verkehr und Lebensraum der Anwohner gewährleisten zu können, muss die Geschwindigkeit zu *einem beherrschbaren Parameter* werden. Drei öffentliche Interessen stehen auf dem Spiel: Die Sicherheit, die Umwelt und die Lebensqualität.

Sicherheit

Jeder Unfall auf der Strasse ist ein Unfall zuviel. Mehr als die Hälfte der Unfälle mit Verletzungen oder Todesfolge in unserem Kanton geschehen innerhalb von Ortschaften. Dabei sind Kinder und ältere Personen weitaus stärker betroffen (50% der Unfälle innerorts).

Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Faktor für den *Verletzungsgrad*: Als Vergleich verursacht ein Zusammenstoss mit einem Auto, welches mit 50km/h fährt, ebenso schwere Verletzungen wie ein Sturz aus dem dritten Stock eines Gebäudes. Des Weiteren könnten zahlreiche Unfälle vermie-

den werden, wenn die Autos weniger schnell fahren würden. So verdoppelt sich zum Beispiel die Reaktions- und Bremsstrecke bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 40 auf 60km/Std.

Umwelt

Obwohl der Automobilverkehr seit der allgemeinen Einführung des Katalysators die Umwelt deutlich weniger belastet, bleibt er eine der wichtigsten Lärmquellen, und dies um so mehr, je höher die Geschwindigkeit ist. Eine Verringerung der Geschwindigkeit von 70 auf 40 km/Std reicht zum Beispiel, um die Lärmbelastung, die durch die Motoren, Reifen und Bremsen erzeugt wird, auf die *Hälfte* zu verringern!

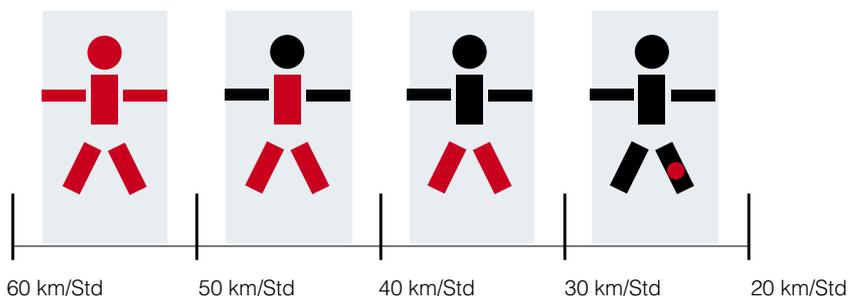
Der Lärm beeinflusst dabei nicht nur den Komfort der Anwohner einer Strasse. Er gilt als Ursache von Stress, Schlafstörungen und täglicher Belastung, und seine Verminderung stellt damit *ein gesundheitspolitisches Anliegen* erster Ordnung dar.

Lebensqualität

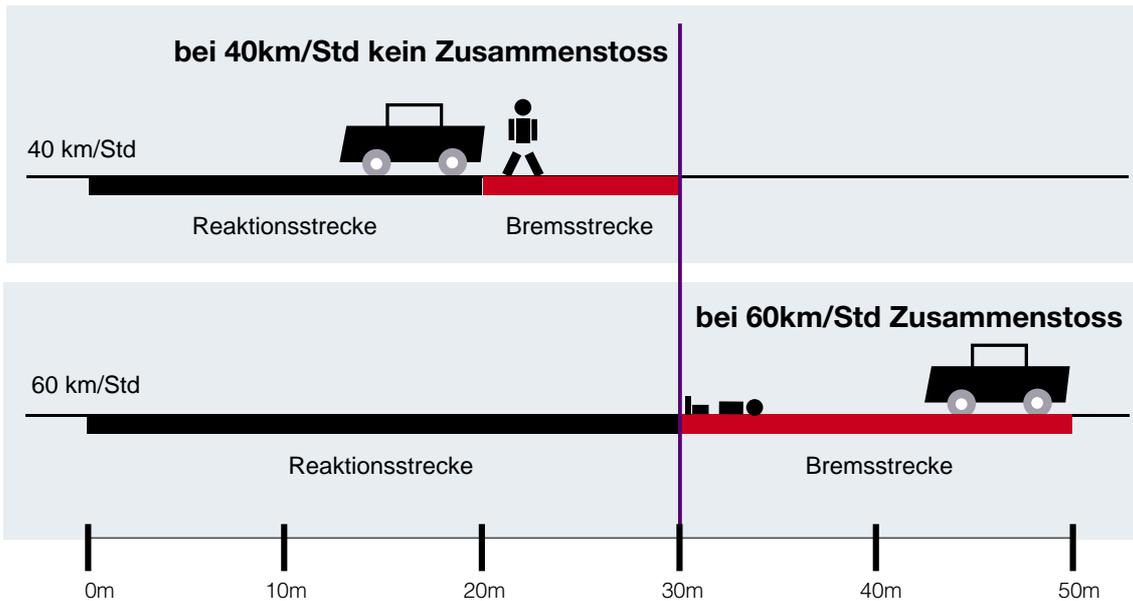
Wie kann sich eine Ortschaft als Herr über ihr Schicksal betrachten, wenn ein intensiver und schneller Durchgangsverkehr deren Hauptstrasse in einen Ort der Gefahr für ihre Bevölkerung verwandelt? Die Lebensqualität für die Bürger kann nur dann verbessert werden, wenn die Sicherheit erhöht wird.

2

Geschwindigkeit und Unfallschwere Unfallfolgen



Geschwindigkeit und Unfallrisiken



Um ein gütliches Einvernehmen mit den motorisierten Strassenbenützern zu erreichen, muss die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert werden. Bauliche Massnahmen müssen den Fahrzeuglen-

kern den nötigen Respekt abverlangen, welcher bei der Durchfahrt einer bewohnten Ortschaft aufzubringen ist.

3



Beherrschte Geschwindigkeit = veränderte Stimmung

In La Tour-de-Trême hat ein VALTRALOC-Projekt die Hauptachse der Ortschaft vollständig verwandelt. **Die Geschwindigkeit ist unter Kontrolle:** 90% der Automobilisten halten die gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/Std ein, nur 3% überschreiten 60km/Std (Messungen von Oktober 2000). **Die Folgen sprechen für sich:** Weniger Unfälle, weniger Lärm und grössere Unabhängigkeit von den allgemeinen Strassenbaunormen, da sich die Ortschaft sichtlich ihre eigenen Regeln für das Zusammenleben mit dem Verkehr geschaffen hat. **Und die Bewohner nehmen deutlicher wahr,** was auf ihrer Hauptstrasse abläuft, wie eine im Januar 2000 durchgeführte Umfrage zu ihrer Zufriedenheit aufzeigt.

VALTRALOC: Der gute Kompromiss

Mit der Beherrschung der Geschwindigkeit erlauben VALTRALOC-Projekte gute Kompromisse zwischen dem Strassenverkehr und dem Lebensraum innerhalb einer Ortschaft.

✓ **Für den Autofahrer** ergeben sich minimale Erhöhungen der Durchfahrtszeit – 30 zusätzliche Sekunden, um eine Ortschaft zu durchqueren, sind wahrlich nicht bedeutend!

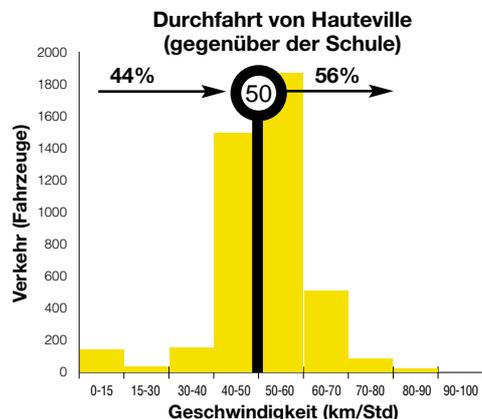
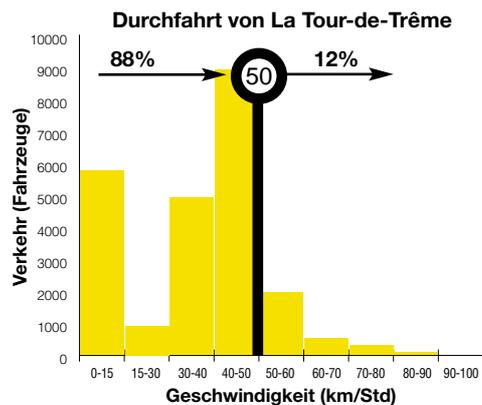
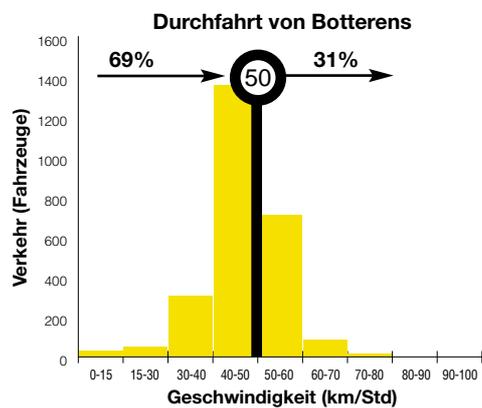
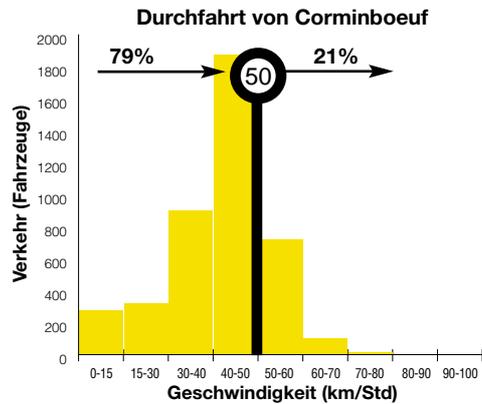
✓ **Für die Bevölkerung** ist die Garantie einer beschränkten Geschwindigkeit und eines aufmerksamen Verhaltens der Autofahrer mit bedeutenden Vorteilen verbunden: Weniger Unfälle, weniger Lärm und weniger Angst im Lebensraum "Ortschaft".

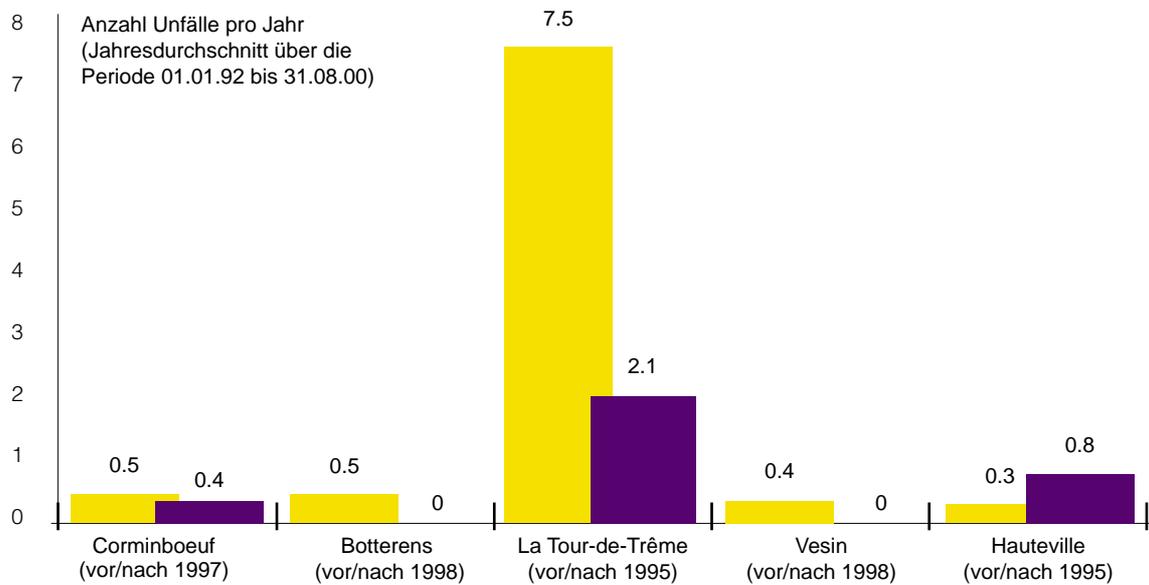
Beherrschung der Geschwindigkeit – Neuere Messungen (Oktober 2000) haben deutlich aufgezeigt, dass richtig realisierte VALTRALOC-Projekte ihr Ziel voll erreichen. So hat man bei den in Botterens, Corminboeuf und La Tour-de-Trême realisierten Gesamtkonzepten feststellen können, dass 70 bis 90% der Fahrzeuge die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Std einhalten, wobei 96 bis 97% unter 60 km/Std fahren. Im Gegensatz dazu haben sich Teilgestaltungen, wie in Hauteville, als ungenügend herausgestellt: Die Autofahrer reduzieren ihre Geschwindigkeit nur bei den beiden "Eingangstoren" zur Ortschaft, um dann auf der nicht umgestalteten zentralen Strecke wieder zu beschleunigen.



In Hauteville, ungenügende Massnahmen

Die Geschwindigkeit beherrschen





Weniger Unfälle – In vier Freiburger Ortschaften konnte mit der Realisierung von ganzheitlichen VALTRALOC-Projekten die Zahl der Unfälle drastisch reduziert werden (im achtjährigen Durchschnitt, vor und nach der Umgestaltung). Die Teilgestaltung von Hauteville dagegen ist nur stellenweise wirksam und die Unfälle haben eher zugenommen.



Ein falscher Eindruck von Sicherheit



Langsam und sicher fahren

Welche Strasse ist die sicherste für alle?

► Linkes Bild: Breite Strasse, grosszügige Kurve, Gehwege und Markierungen, welche den Eindruck einer Durchfahrtsstrecke fördern, Bewohner scheint es nicht zu geben: Das typische Beispiel einer gefährlichen Strasse, welche die Autofahrer dazu anregt, schneller zu fahren, und Trottoirs, welche einen falschen Eindruck von Sicherheit vermitteln – nichts konnte je ein Kind daran hindern, auf die Fahrbahn zu springen.

► Rechtes Bild: Enge Strasse, Mittelrinne, Ränder ohne Gehweg: Überraschenderweise eine weitaus sicherere Strasse. Hier ist die Unfallgefahr bedeutend geringer, denn jeder nimmt Rücksicht: Die Fahrzeuge fahren langsamer, vor allem um aneinander vorbeizukommen, und die Fussgänger sind sich ständig der möglichen Gefahren bewusst.

Die Geschwindigkeit beherrschen: Erprobte Massnahmen

1993 ging man mit dem VALTRALOC-Ansatz noch neue Wege. Heute kann man auf einen breiten Katalog erprobter Massnahmen zur Beherrschung der Geschwindigkeit zurückgreifen, welcher auf den Erfahrungen beruht, die über die Jahre in verschiedensten Ortsdurchfahrten gemacht wurden.

Die Allianz zwischen Strasse und Ortschaft

Die Erfahrung zeigt, dass es für eine Geschwindigkeitsreduktion des Verkehrs mehr braucht, als nur eine Verbotstafel. Die Gestaltung des Strassenraumes selber muss den Autofahrer dazu bringen, seine Geschwindigkeit den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es gab eine Zeit, wo zugunsten des Verkehrsflusses

alles der Strasse im Weg stehende beseitigt wurde. Im Gegensatz dazu nutzen VALTRALOC-Projekte die bestehenden Ecken und Kanten sowie örtliche Charakteristika – Mauern, Engpässe, Kurven, Pfosten, Unterstände, hervorstehende Fassaden, Bepflanzungen, Café-Terrassen... – um den Strassenbenutzern die Einfahrt in ein bewohntes Gebiet zu verdeutlichen. Dabei muss der Raum mit der Bevölkerung geteilt und die Geschwindigkeit angepasst werden.

Diese Projekte verbinden den Verkehr und die Ortsplanung: Sie fördern gleichzeitig die Regulierung des Verkehrs, die besondere Gestaltung des öffentlichen Raums und den eigenen Charakter jeder Ortschaft.

6



Tätigkeiten...



... eine Terrasse...



... ein Gärtchen...



... eine Treppe...



... ein Unterstand...



...eine Bank

Eindeutige Merkmale weisen den Autofahrer auf den **bewohnten Charakter** des Raumes hin, den er mit der Bevölkerung und nach deren Regeln zu teilen hat.

In Raumeinheiten unterteilt

Ortsdurchfahrten

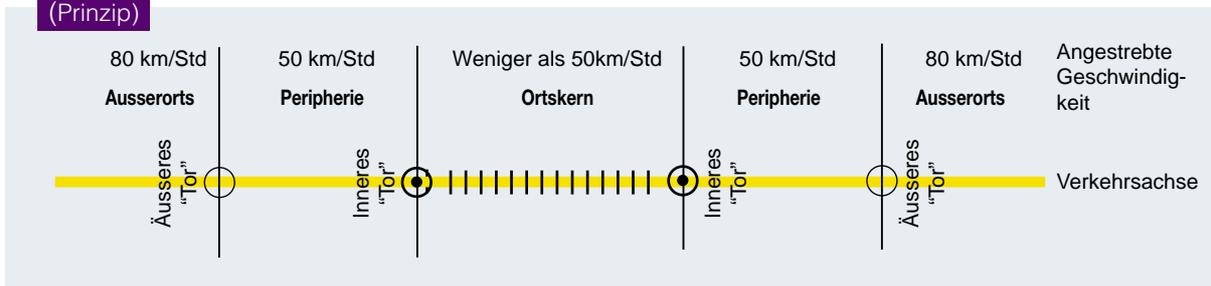
Ein weiteres 1993 mit VALTRALOC lanciertes Konzept, welches sich in der Praxis bewährt hat, war die Unterteilung der Ortsdurchfahrten in einzelne Raumeinheiten. Zur Erinnerung kurz das Prinzip: Von 80 km/Std ausserorts muss die Geschwindigkeit in einem ersten Schritt auf 50 km/Std in der Peripherie der Ortschaft herabgesetzt werden, um dann meistens im Ortskern in

einem zweiten Schritt noch weiter reduziert zu werden. Die Übergänge zwischen diesen Einheiten werden dem Autofahrer deutlich mit "Toren" angekündigt, und jeder dieser Abschnitte der Geschwindigkeit entsprechend gestaltet.

Dieses Konzept kann für Projekte angewendet werden, welche sich durch die Art der Verkehrsproblematik, den Charakter der öffentlichen Räume oder die Kosten der vorgenommenen Massnahmen unterscheiden.

Umgestaltungsziele und Umsetzungsschema

(Prinzip)



Nutzbringende und erprobte Massnahmen

Seit 1993 konnten anhand zahlreicher Umgestaltungen in Ortschaften in- und ausserhalb des Kantons verschiedenste Massnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit und zur Erhöhung der Sicherheit erprobt werden. Einige stellten sich als enttäuschend, teilweise sogar als kontraproduktiv

heraus. Andere hingegen konnten neu erdacht und weiterentwickelt werden, und somit liess sich die Auswahl wirksamer Massnahmen schrittweise erweitern. Eine grosse Breite besteht auch bei den Kosten, wobei die teuersten Realisationen selten die wirkungsvollsten sind!

Dies funktioniert nicht!

► Das Prinzip des Band-Effekts: An der Ortseinfahrt eine gerade Strecke + durchgehendes Trottoir + Mittelmarkierung = überhöhte Geschwindigkeit und Unsicherheit garantiert!



Anregung zur Geschwindigkeit

► Unwirksame Mittelinsel: Die horizontalversätze sind ungenügend, um eine Geschwindigkeitsreduktion garantieren zu können.



Ungenügende Massnahme

► Bremsmarkierungen: Frisch verlegt bringen sie eine geringe Geschwindigkeitsreduktion, sie sind aber auch schnell wieder vergessen und dann nutzlos. Zudem verursachen sie Lärm und benötigen einen kostspieligen Unterhalt.



Lärmend und schnell vergessen!

Man kann es besser machen!

- ▶ Die Erhöhung der Strasse: Eine sehr effiziente Massnahme, aber manchmal mit einer Lärmbelastung verbunden und daher nur auf einer kurzen Strecke anzuwenden. Zu vermeiden: Dem übrigen Ortsbild fremde, weiss-rote Markierungen.



Wirksam, aber...

So sollte es sein!

- ▶ Äusseres "Tor" mit Kreisell



Von 80 auf 50 km/Std

- ▶ Inneres "Tor"



Langsam: Eingang in den Ortskern!

- ▶ Inneres "Tor" mit Höhenänderung



Achtung, Ortskern!

► Verengung mit Höhenänderung



Ein eindeutiges Zeichen

► Mittelrinne



Der Anschein einer engen Fahrbahn

► Enger Strassenraum und Einbezug der Seitenräume



Achtung, bewohntes Gebiet!

► Kreuzung mit Rechts-Vortritt



Bremsen und aufpassen

Selbstverständliche Massnahmen

Wieso soll eine Ortsdurchfahrt weiterhin einen schnellen und gefährlichen Durchgangsverkehr ertragen? Vielerorts kann die Situation mit gezielten Massnahmen deutlich verbessert werden: Die konsequente Anpassung des Strassenraumes reduziert die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, womit die Zahl der Unfälle und die Lärmemissionen sinken, und die Bewohner der Ortschaft ihr Sicherheitsgefühl und die öffentlichen Räume wieder zurück-erhalten.

Bisher haben allerdings nur wenige Freiburger Gemeinden ein VALTRALOC-Projekt realisiert (siehe Anhang 3). Diese Zurückhaltung ist weder technisch – die möglichen Massnahmen sind erprobt – noch wirtschaftlich begründet – derartige Vorhaben können trotz höherer Sicherheit zu denselben Kosten umgesetzt werden, wie gewöhnliche Strassenraumgestaltungen. Die Ursachen sind viel mehr sozialer Natur: VALTRALOC verändert die Lebensräume, an welche sich die Anwohner wohl oder übel gewöhnt haben, indem sie ihren Alltag

den Gegebenheiten des Verkehrs angepasst haben. Es ist nie einfach, gewohnte Abläufe zu verändern, auch wenn diese unangenehm sind. Daher ist in der Regel eine breite Diskussion notwendig, bevor die Anwohner erkennen, dass *sie ihr Leben dank einer neuen Strassenraumgestaltung verändern können*.

Sobald dann aber die Projekte umgesetzt sind, werden sie von jedermann anerkannt! Die Anwohner vergessen sehr rasch den ursprünglichen Zustand der Strasse. Unterstützt durch den Erfolg des Projekts verstärkt sich sogar meist ihr Interesse an "ihrer" Ortsdurchfahrt: Lärmproblemen, Verkehrsbelastungen und unkorrektem Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird mehr Beachtung geschenkt. VALTRALOC-Projekte tragen durch die Verbesserung der Sicherheit und ihrem Beitrag zum Umweltschutz zum Verantwortungsgefühl der Bevölkerung gegenüber der Gestaltung des öffentlichen Raumes bei: Auch diese gesellschaftliche Komponente gilt es zu fördern.

Ein Raum des Zusammenlebens



Eine Aufforderung an die Bevölkerung, sich den öffentlichen Raum wieder anzueignen, damit die Fahrzeuglenker nicht vergessen, dass sie in einer bewohnten Ortschaft verkehren.

So läuft ein VALTRALOC-Projekt ab: Ein Vorgehen mit Vorteilen

Die Wahl eines VALTRALOC-Projekts wirkt sich für die Gemeinden bereits beim Planungsvorgang vorteilhaft aus. Die interdepartementale VALTRALOC-Gruppe ist ein Expertenteam, das den Gemeinden zur Verfügung steht und einen moderneren Verfahrensablauf ermöglicht.

Welche Projekte sind betroffen?

Eine VALTRALOC-Planung wird all jenen Gemeinden empfohlen, welche ihre Ortsdurchfahrt aufwerten möchten. Sie ist in jenen Fällen besonders angebracht, wo die Durchfahrt umgeben ist von Bauten, die als Kulturgüter geschützt sind.

Eine Gemeinde kann sich natürlich auch vorgängig auf eine VALTRALOC-Planung festlegen, indem sie diese in der Ortsplanung festschreibt – womit sie sich dann selbstverständlich auch zur Ausführung eines derartigen Projektes verpflichtet.

Zwei deutliche Vorteile

Neben der Verbesserung der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Lebensqualität bieten VALTRALOC-Projekte gegenüber klassischen Projekten verfahrensmässig zwei klare Vorzüge:

✓ Die Möglichkeit von Normen abzuweichen

In zahlreichen Gemeinden ist die Anwendung der allgemeinen Strassenbauvorschriften auf die Ortsdurchfahrt unerwünscht oder gar unmöglich: Die Breite der Fahrbahn ist zu gering, Gebäude oder Brunnen sind es wert, erhalten zu bleiben, eine Kreuzung erfordert eine aussergewöhnliche Gestaltung, u.s.w.. VALTRALOC-Projekte erlauben Abweichungen von den üblichen Vorschriften: Auf einem generellen Konzept beruhend legen sie lokale Normen fest, welche von Fall zu Fall begründet werden.

✓ Die Projektbegleitung als Planungssicherheit

Jedes VALTRALOC-Projekt wird von einer VALTRALOC-Untergruppe begleitet, welche kompetent ist, die kantonale Haltung zu vertreten. Den

Gemeinden wird empfohlen, diese Untergruppe am gesamten Studienablauf des Projekts zu beteiligen, vom Aufforderungskatalog bis zum Ausführungsprojekt. Damit verfügt die Gemeinde von Beginn an über die für die einzelnen Dienststellen bindenden Stellungnahmen, womit die Projektstudie auf einer festen Grundlage begonnen und entwickelt werden kann: Die Planungssicherheit ist somit gewährleistet. Mit dieser Projektbegleitung wird die Vorvernehmlassung der Projekte zu einer Formalität, welche sehr zügig abläuft.

Die VALTRALOC-Gruppe

Dieses offene und sicherere Verfahren wird dank einer interdepartementalen Arbeitsgruppe möglich, welche Vertreter der wichtigsten betroffenen Fachbereiche und Dienststellen umfasst (siehe Anhang 1).

Die VALTRALOC-Gruppe hat drei Aufträge:

✓ **Einen Sachverständigenauftrag:** Sie sammelt die Erfahrungen aus den einzelnen Projekten und berät Gemeinden, vor allem jene ohne Bauamt.

✓ **Einen Beratungsauftrag:** Sie delegiert Untergruppen, welche die Gemeinden bei der Ausarbeitung der Projekte beraten.

✓ **Einen Verwaltungsauftrag:** Im Rahmen der Vorvernehmlassung erstellt sie das zusammenfassende Gutachten der einzelnen Dienststellen betreffend die Projekte für Ortsdurchfahrten (siehe Anhang 2).



Provisorische Massnahmen...

Die 5 Etappen eines VALTRALOC-Projekts

Das im Folgenden präsentierte Verfahren entspricht dem üblichen Ablauf für die Durchführung einer kleineren Ortschaft. In den Städten muss dieses den besonderen räumlichen Verhältnissen (Strassen-netz) und den bestehenden Entscheidungsprozessen entsprechend angepasst werden. Bei jeder Etappe müssen die Vorschriften bezüglich des öffentlichen Beschaffungswesens berücksichtigt werden.

1 Wahl des Verfahrens

Handelt es sich bei der beabsichtigten Umgestaltung um ein VALTRALOC-Projekt oder nicht? Eine erste Besprechung zwischen der Gemeinde und dem Büro der VALTRALOC-Gruppe erlaubt, diese Frage zu klären. Trifft dies zu, organisiert die VALTRALOC-Gruppe die Projektbegleitung (Zusammenstellung der Untergruppe).

2 Lancierung

Die Gemeinde beauftragt einen Fachmann mit der Erstellung eines Dossiers „Diagnose, Ziele und Konzept“, welches die Grundlagen und die groben Züge des Projekts festlegt. Zu diesem Zeitpunkt genügt eine einfache Arbeitsgemeinschaft oder auch nur ein Verkehrsspezialist oder ein Raumplaner. Das Projekt muss eine breite Abstützung bei der Bevölkerung erlangen: Ein solider Konsens bezüglich der anzugehenden Probleme und der Lösungsansätze ist eine notwendige Voraussetzung, damit sich die weitere Projektierung auf die Auswahl der Massnahmen und der Detailbestimmungen beschränken kann. Die VALTRALOC-Untergruppe äussert sich formell zum Projekt, indem sie die kantonalen Vorgaben und die für das Vorprojekt notwendigen Untersuchungsgebiete festlegt.

3 Vorprojekt

Das Vorprojekt stellt die technische und finanzielle Machbarkeit der vorgesehenen Lösungsvorschläge fest und präzisiert die zu verwendenden Massnahmen. In dieser Phase der Planung bestehen keine Varianten mehr: Die Grundlagen des Projekts sind bekannt, ebenso wie seine Wirkung, seine Kosten und die zeitliche Bauplanung, welche von den einzelnen Finanzierungsetappen abhängt. Eine Befragung aller Betroffenen – Eigentümer, Anwohner (Zufahrt, Parkplätze), Gewerbetreibende und Unternehmer, Vereinigungen (z.B. Eltern von Schulkindern), Strassenbenutzer (z.B. auch bezüglich landwirtschaftlicher Maschinen), u.s.w. – ist unumgänglich, um Schwierigkeiten zu erkennen und diese soweit wie möglich im Voraus zu beheben.

Die VALTRALOC-Untergruppe erteilt einen formellen Vorentscheid bezüglich der Übereinstimmung des Vorprojekts mit dem Konzept und den kantonalen Vorgaben. Die Gemeindeversammlung verfügt nun über alle entscheidenden Elemente und kann über den Kreditantrag zur Weiterführung der Projektstudien beschliessen.

4 Ausführungsprojekt

Das Ausführungsprojekt, welches von kompetenten Fachleuten (Bauingenieur, Geometer, u.s.w.) ausgearbeitet wird, legt die letzten Einzelheiten und die Ausführungsbestimmungen fest.

Dank der Absprache, welche zwischen der VALTRALOC-Untergruppe und der Gemeinde seit Beginn des Projekts stattfindet, kann die Vorvernehmlassung bedeutend vereinfacht werden.

Nach der öffentlichen Auflage wird die erste Umsetzungsphase ausgeschrieben.

5 Evaluation und Bewirtschaftung

Eine Beurteilung des Projekts, welche mit der Unterstützung der VALTRALOC-Untergruppe im Folgejahr der Umsetzung durchgeführt wird, erlaubt der Gemeinde, etwaige Korrekturen anzubringen und die Lehren aus dem Projekt zu ziehen. Die Bewirtschaftung der umgestalteten Ortsdurchfahrt beinhaltet einen regelmässigen Unterhalt, eventuelle Reparaturen sowie Anpassungen, die durch neue Gegebenheiten begründet sein können.

...ein wirklichkeitsnaher Test



In der Ortschaft besser leben: Man kann etwas dafür tun!

Die seit 1993 gesammelten Erfahrungen und die daraus gezogenen Folgerungen haben die Überzeugung der kantonalen Dienststellen stets bekräftigt: VALTRALOC-Projekte bringen hinsichtlich Sicherheit, Umweltschutz und Lebensqualität weit aus bessere Resultate als klassische Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten. Und dies ohne Mehrkosten – ausgenommen natürlich den Wunsch nach besonderer Verschönerung und Raumgestaltung!

Letztlich liegt die Entscheidung aber bei den Gemeinden, als alleinige Inhaber der Bauherrschaft über Gemeindestrassen oder als Partner des Kantons bei Kantonalstrassen. Die VALTRALOC-Planung beruht auf erprobten Grundsätzen, technischen Lösungen und Verfahren, welche den Gemeinden gemeinsam mit der Erfahrungssammlung der VALTRALOC-Gruppe zur Verfügung stehen.

Dank derartiger Projekte können die Gemeindebehörden gleichzeitig mehrere ihrer Verantwortungsbereiche in den Griff bekommen: Die Unfallrisiken einerseits, den Umweltschutz und den Kulturgüterschutz andererseits. Nicht zu vergessen ist letztlich aber auch die politische Verantwortung für die Gestaltung des täglichen Lebens im zentralen öffentlichen Raum der Ortschaft.

Hoffen wir, dass zahlreiche Gemeinden die gebotene Möglichkeit wahrnehmen, damit die Lebensqualität an den Durchfahrten der Freiburger Ortschaften mit jedem Vorhaben verbessert wird.



Anhang 1 Die VALTRALOC-Gruppe

Die interdepartementale VALTRALOC-Gruppe setzt sich aus den Vertretern von unterschiedlichen, für VALTRALOC-Projekte zuständige Stellen zusammen.

Zusammensetzung

- ▶ 6 Vertreter des Strassen- und Brückendepartements (SBD):
 - ▶ der Leiter der Sektion Projektierung und Realisierung von Strassen (Präsident)
 - ▶ einer seiner direkten Stellvertreter (Sekretär)
 - ▶ der Verantwortliche der Abteilung Bewirtschaftung der Strassen
 - ▶ der Verkehrsingenieur
 - ▶ der Verantwortliche des Sektors Strassenbewirtschaftung
 - ▶ ein Vertreter des Sektors Unterhalt der National- und Kantonalstrassen
- ▶ der Rechtsberater der Baudirektion
- ▶ 2 Vertreter des Bau- und Raumplanungsamts (BRPA)
- ▶ 1 Vertreter des Amts für Umweltschutz (AfU)
- ▶ 1 Vertreter des Kulturgüterdienstes
- ▶ 1 Vertreter der Kantonspolizei
- ▶ 2 Vertreter der Gemeinden

Die VALTRALOC-Gruppe kann projektbezogen weitere Gäste und Experten zuziehen.

Organisation

Die VALTRALOC-Gruppe besteht aus einem Büro, zusammengesetzt aus dem Sekretär, dem Verkehrsingenieur des SBD, sowie einem Vertreter des BRPA.

Die je nach Projekt unterschiedlichen Untergruppen werden auf Vorschlag des Büros vom Präsidenten zusammengestellt.

... damit sich die Ortschaften mit ihrer Durchfahrt versöhnen



Anhang 2 **Aufgabe der VALTRALOC-Gruppe:** **Zusammenfassung der Vorvernehmlassung**

Auszug aus dem *kantonalen Richtplan-Projekt*, öffentlich aufgelegt vom 10. April bis 10. Juni 2001 (Vernehmlassung der Gemeinden).

“Die Gruppe “Valtraloc“:

- ▶ *Prüft die Gestaltungsprojekte für Ortsdurchfahrten und nimmt zu Handen des Strassen- und Brückendepartements (SBD) dazu Stellung.*
- ▶ *Erarbeitet unter Führung des SBD Richtlinien für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten.“*

Anhang 3 **Realisierte VALTRALOC-Projekte im Kanton Freiburg**

- 1995 La Tour-de-Trême, Kantonsstrasse
- 1997 Corminboeuf, Kantonsstrasse
Posieux, Kantonsstrasse
- 1998 Botterens, Kantonsstrasse
Cheyres (teilweise Umsetzung), Kantonsstrasse
Givisiez (Dorfkern), Gemeindestrasse
Kerzers (Ried), Gemeindestrasse
Tafers (Schwarzseestrasse), Kantonsstrasse
Vesin, Kantonsstrasse
- 1999 Morat (Bernstrasse), Gemeindestrasse
Rechthalten, Kantonsstrasse
Tafers (Thunstrasse), Kantonsstrasse
- 2000 Gruyères (Epagny), Kantonsstrasse
- 2001 Domdidier, Kantonsstrasse

Interdisziplinäre Arbeitsgruppe VALTRALOC

Innerhalb der VALTRALOC-Gruppe, für welche **Jean-Bernard Tissot** (SBD, Chef der Sektion P+R – Projektierung und Realisierung von Strassen) eine stets anregende Rolle gespielt hat, haben vielen Experten aus verschiedenen Fachgebieten ihren Beitrag an der Ausarbeitung der vorliegenden Publikation geleistet.

Gilbert Baeriswyl	(Verkehrspolizei)
Guy Biland	(SBD, P+R, Projektierung)
Jean-Charles Bossens	(Stadt Freiburg, Verkehrsdienst)
Claude Castella	(Kulturgüterdienst)
Peter Friedli	(Gemeinde Murten, Bauverwaltung)
Evangelos Gountanis	(BRPA)
Lorenzo Guzzinati	(SBD, P+R, Gemeindestrassen)
Hans Gygax	(AfU, Luftreinhaltung)
Jean Hohl	(Gemeinde Bulle, Stadtgenieur)
Christine Meyer	(Baudirektion, juristische Beraterin)
Monique Morand	(SBD, Stabschefin)
Claude Morzier	(SBD, Kantonsingenieur)
Alain Parchet	(SBD, Strassenkontrolleur Kreis II)
Hervé Ruffieux	(SBD, P+R, Verkehrsingenieur)
Günther Schumacher	(BRPA)
Yvan Tona	(SBD, P+R, Bewirtschaftung der Strassen)
Christian Wiesmann	(BRPA, Kantonsplaner)

Dank

Die VALTRALOC-Gruppe bedankt sich bei allen an der Entwicklung ihres Verfahrens beteiligten Personen, besonders bei **Walter Tüscher** (Raumplaner), **Michel Schupisser** (Ingenieur, Büro METRON) und ihren Beauftragten für die zwei Publikationen von 2001.

VALTRALOC-Publikationen

- **VALTRALOC-Wegleitung. Aufwertung des Strassenraumes von Ortsdurchfahrten**, Kanton Freiburg, Baudirektion, März 1993 (174 Seiten)
- **Mehr denn je... beruhigte Ortsdurchfahrten ! Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten VALTRALOC**, Kanton Freiburg, SBD, Dezember 2001 (16 Seiten)
- **VALTRALOC-Wegleitung 2001. Projekte zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten: Akteure, Ablauf und Gestaltungsmittel**, Kanton Freiburg, SBD, Dezember 2001 (60 Seiten)

