

---

# Seminar für vom TBA mandatierte Bauingenieurbüros sowie für Gemeinden

## Städtebauliche Objekte auf Kantonsstrassen

---

Freiburg, **3. Dezember 2019**

Alain Broye  
Gesamtkonzept

# Inhaltsverzeichnis

---

- 1 Einführung
- 2 Städtebauliche Objekte: Definition
- 3 Konkrete Beispiele
- 4 Finanzielle Aspekte
- 5 Fragen / Diskussion

# 1 Einführung

---

- Zweck dieser Präsentation ist es, die «städtebaulichen» Gestaltungselemente anhand von repräsentativen Beispielen, die im Strassennetz des Kantons Freiburg vorhanden sind, zu präzisieren.
- Zur Erinnerung: die Kantonsstrassen sind Eigentum des Staates und das TBA vertritt hierfür den «Eigentümer». Somit kann jegliches «städtebauliches» Projekt, das auf einer Kantonsstrasse geplant ist, nur mit der Zustimmung des TBA vorgesehen werden. Es muss die normativen sowie gesetzlichen Standards erfüllen und darf dem öffentlichen Interesse nicht zuwiderlaufen.

# 2 Städtebauliche Objekte: Definition

---

## SGF 741.1 – Strassengesetz (StrG)

### Art. 50a - Städtebauliche Arbeiten und Anlagen

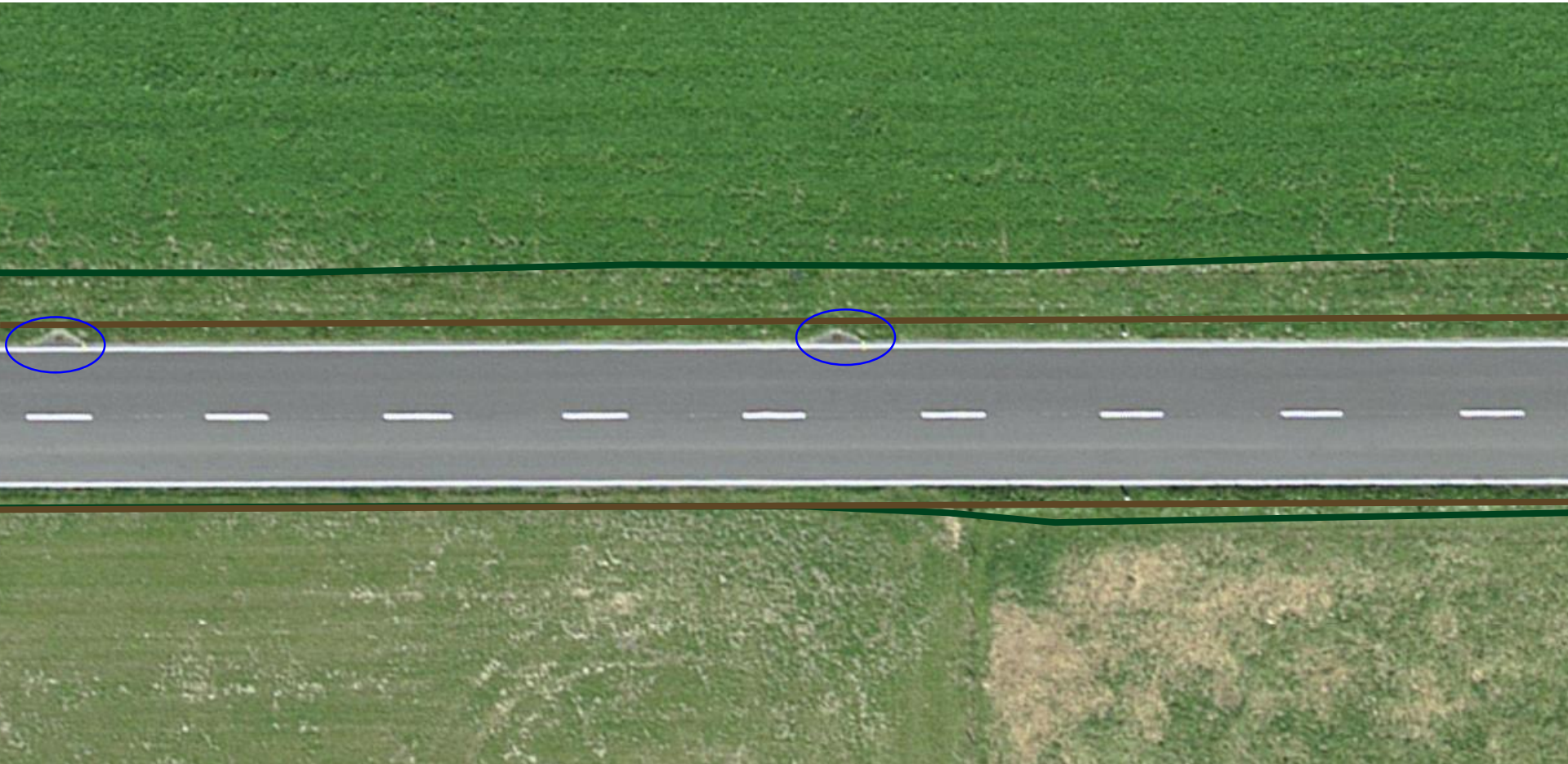
<sup>1</sup>Arbeiten, Bauten und Anlagen städtebaulichen Charakters sind jene, die in Bezug auf die Erfordernisse des allgemeinen Verkehrs durch die Erfordernisse einer örtlichen Erschliessung massgeblich verursacht werden.

<sup>2</sup>Als solche gelten vor allem:

- a) die Überbreiten der Fahrbahn, inbegriffen die Halte- und Parkplätze;
- b) die Kreuzungen mit oder ohne Vorsortierungen, mit Zugang zu einem Weiler, einem Quartier, einer Industrie-, Gewerbe- oder Sportzone;
- c) die Trottoirs, die Fussgängerstreifen mit Beleuchtung und jede Anlage zum Schutz der Bevölkerung;
- d) ...
- e) die Signalisation, welche mit diesen genannten Ausbauten verbunden ist, sowie jene von Regionen, Orten, Objekten, Gebäuden oder Anlagen;
- f) die Ausbauten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie die Elemente zur Verschönerung, die Pflanzungen und die Dekorationen;
- g) die Beleuchtung für die im Zonenplan festgelegten Abschnitte.

# 3 Konkrete Beispiele

«Standard»-Kantonsstrasse mit Transitfunktion für Motorfahrzeuge



# 3.1 Trottoir

- Notwendigkeit: je nach lokalen Anforderungen





## 3.2 Fussweg

- Notwendigkeit: je nach lokalen Anforderungen



# 3.3 Radstreifen

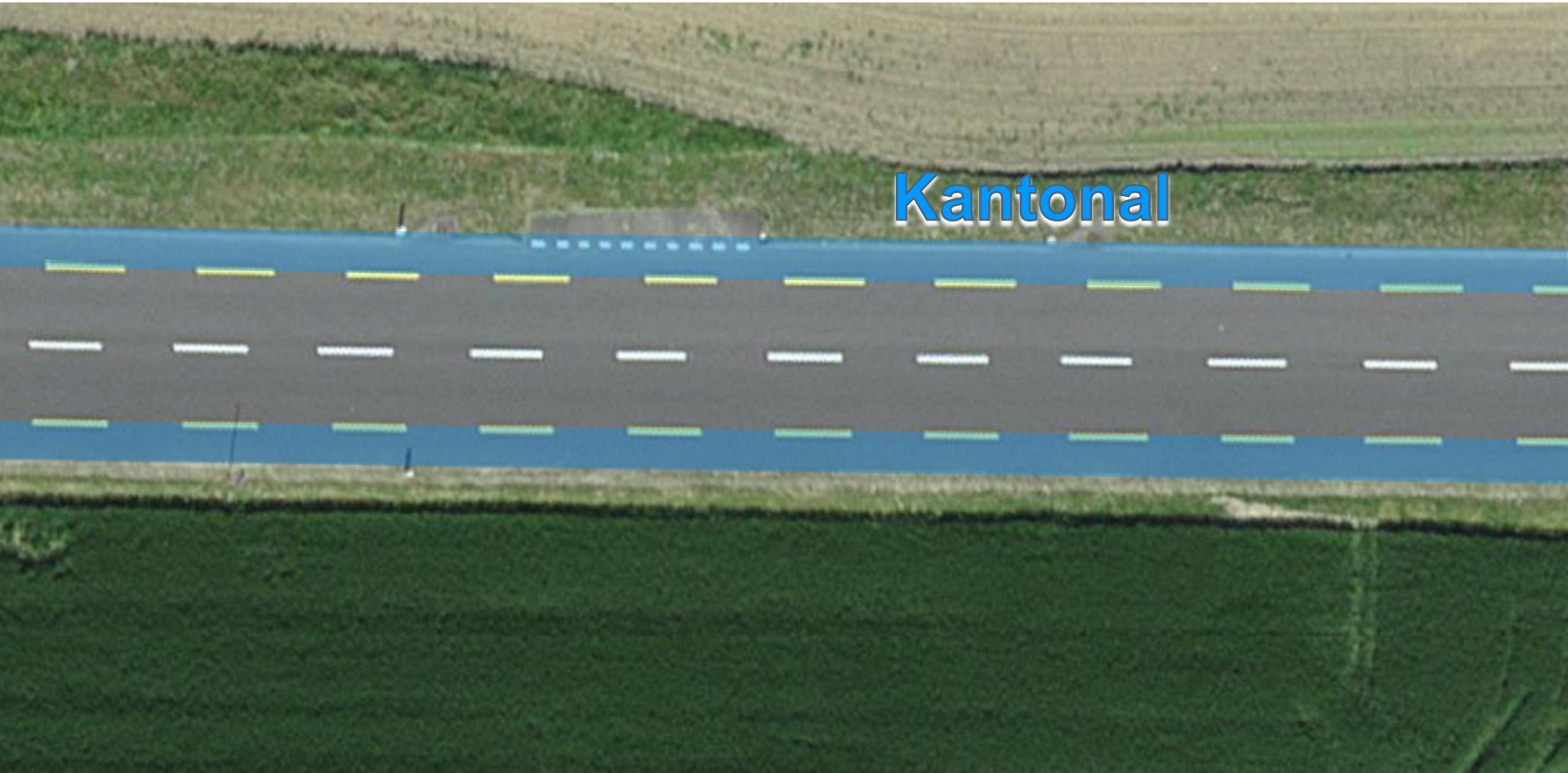
- Notwendigkeit: gemäss StrG und Fahrrad-Sektorplan





## 3.4 Radstreifen

- Notwendigkeit: gemäss StrG und Fahrrad-Sektorplan



## 3.5 Kernfahrbahn

- Notwendigkeit: gemäss StrG und kantonalem Sachplan Velo





## 3.6 Halbe Kernfahrbahn

- Notwendigkeit: gemäss StrG und kantonalem Sachplan Velo



## 3.7 Gemeinsamer Rad- und Fussweg

---

- Notwendigkeit: gemäss StrG und kantonalem Sachplan Velo sowie lokalen Anforderungen



teilweise städtebaulich



## 3.8 Getrennter Rad- und Fussweg

- Notwendigkeit: gemäss StrG und kantonalem Sachplan Velo sowie lokalen Anforderungen



teilweise städtebaulich

## 3.9 Mehrzweckstreifen

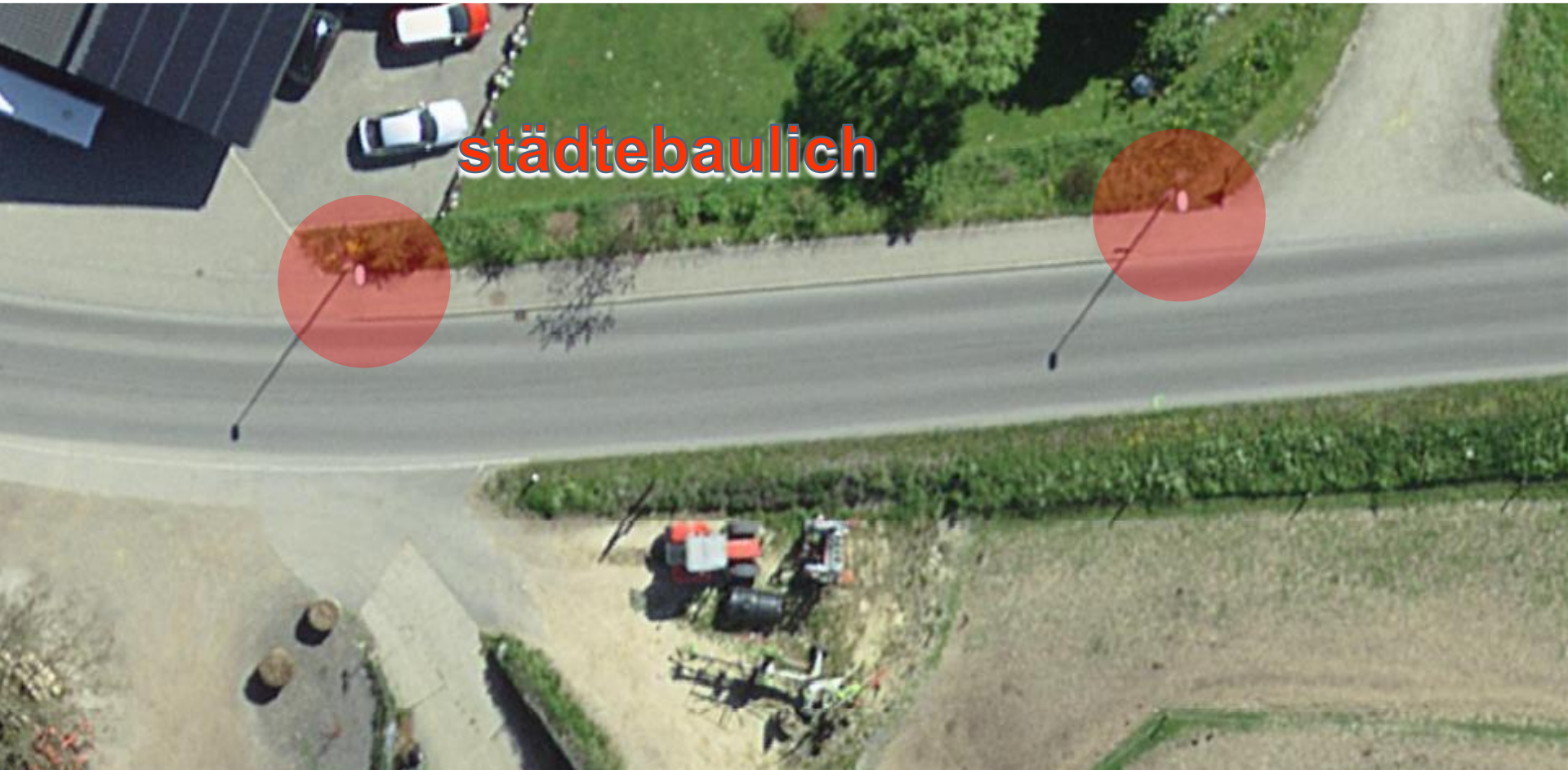
- Gemäss lokalen Anforderungen und Valtraloc-Projekt





# 3.10 Beleuchtung

- Je nach lokalen Bedürfnissen



# 3.11 Fussgängerstreifen

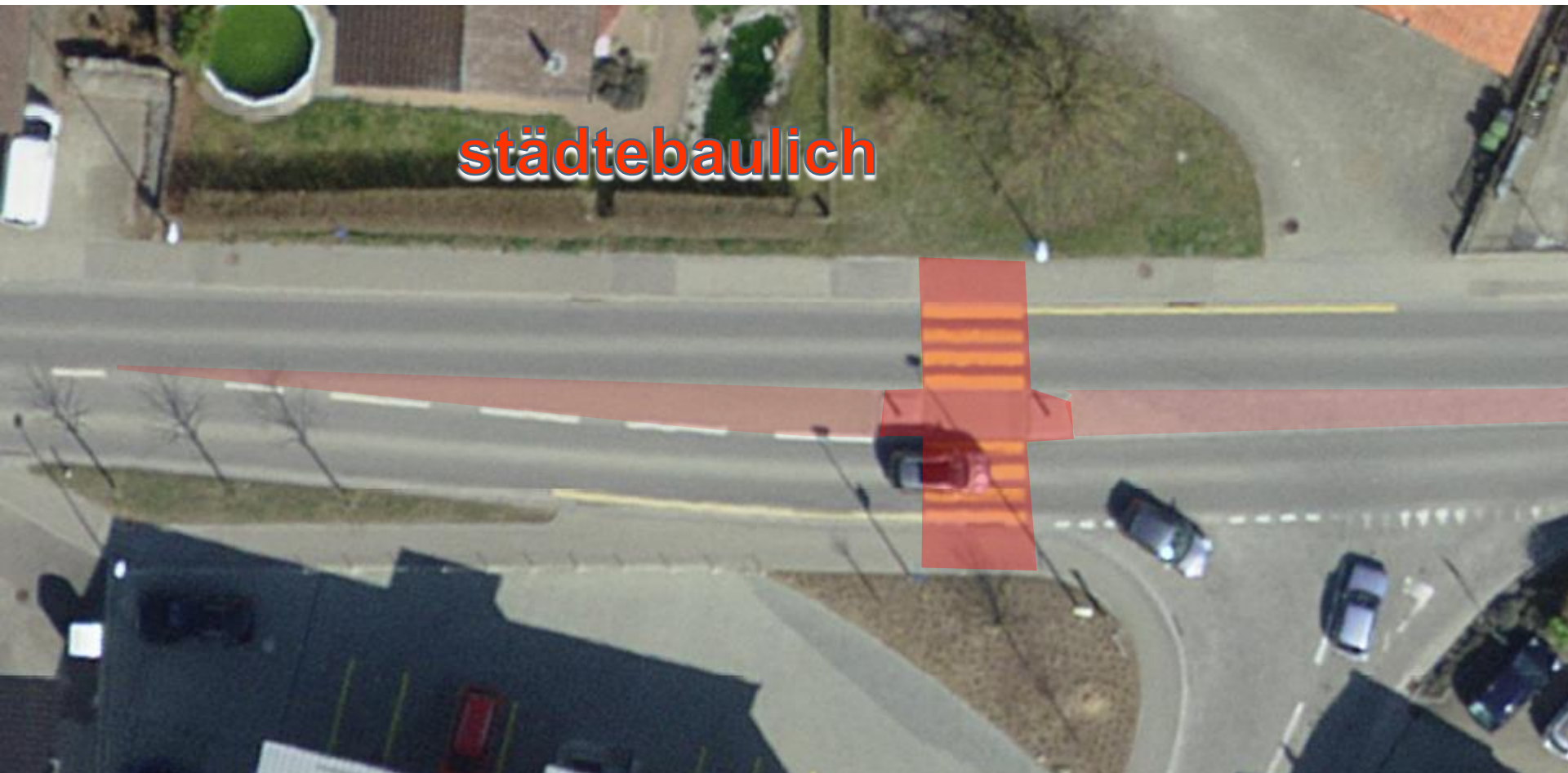
- Je nach lokalen Bedürfnissen





## 3.12 Fussgängerstreifen mit Insel

- Je nach lokalen Bedürfnissen



## 3.12 Eingangstor (1)

- Im Prinzip gemäss Valtraloc-Konzept

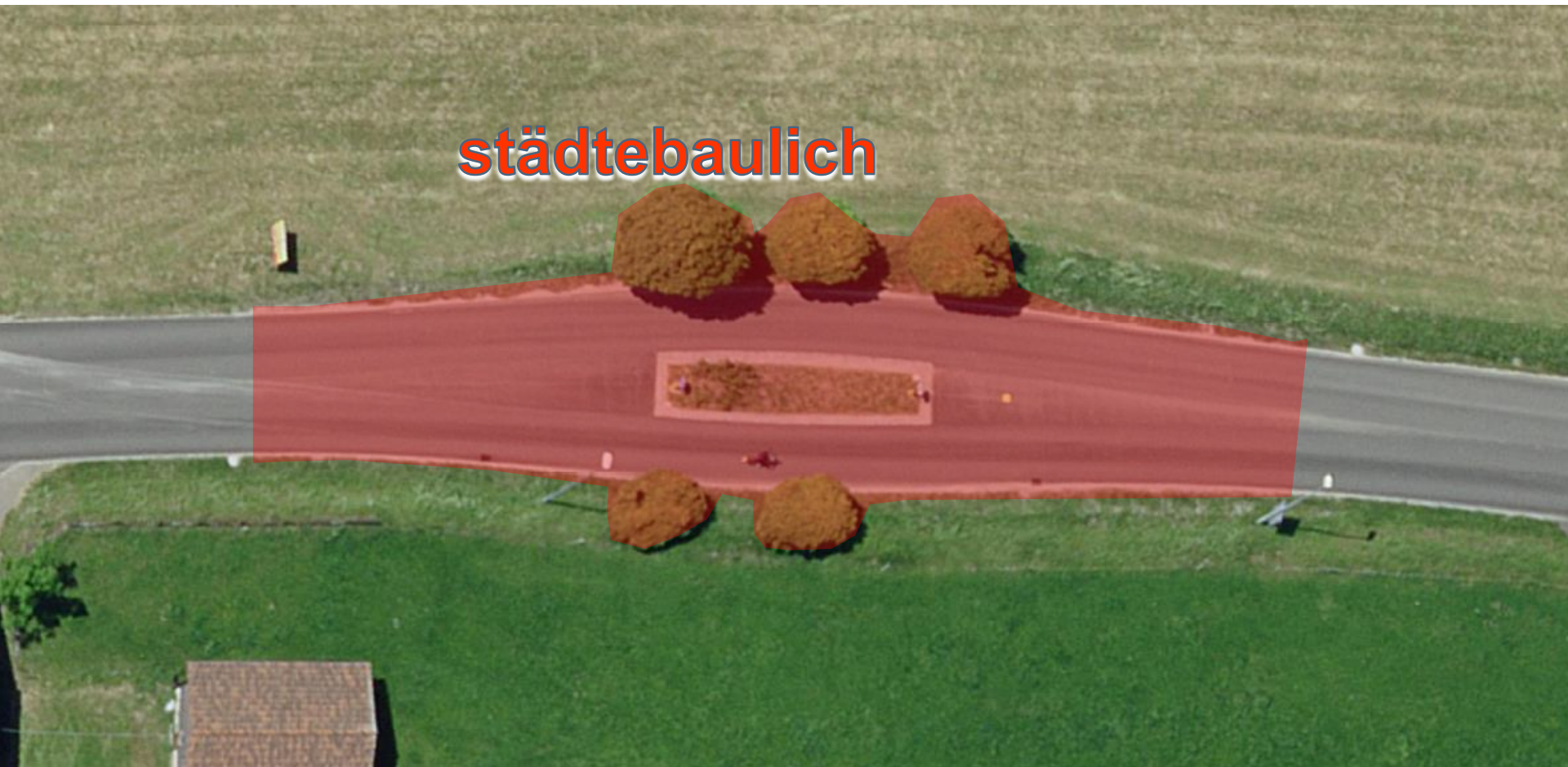
**städtebaulich**





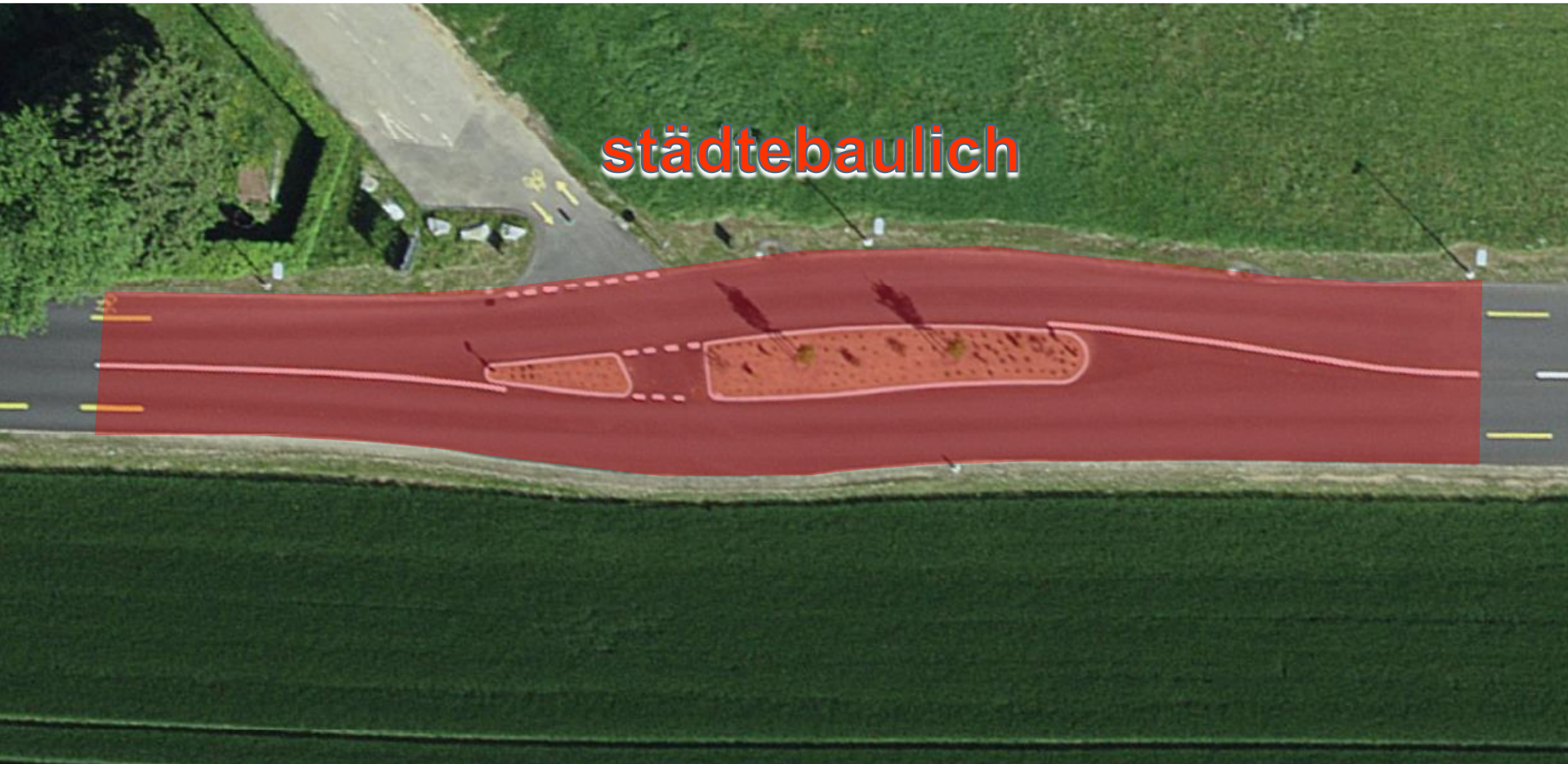
## 3.13 Eingangstor (2)

- Im Prinzip gemäss Valtraloc-Konzept,



# 3.14 Eingangstor (3)

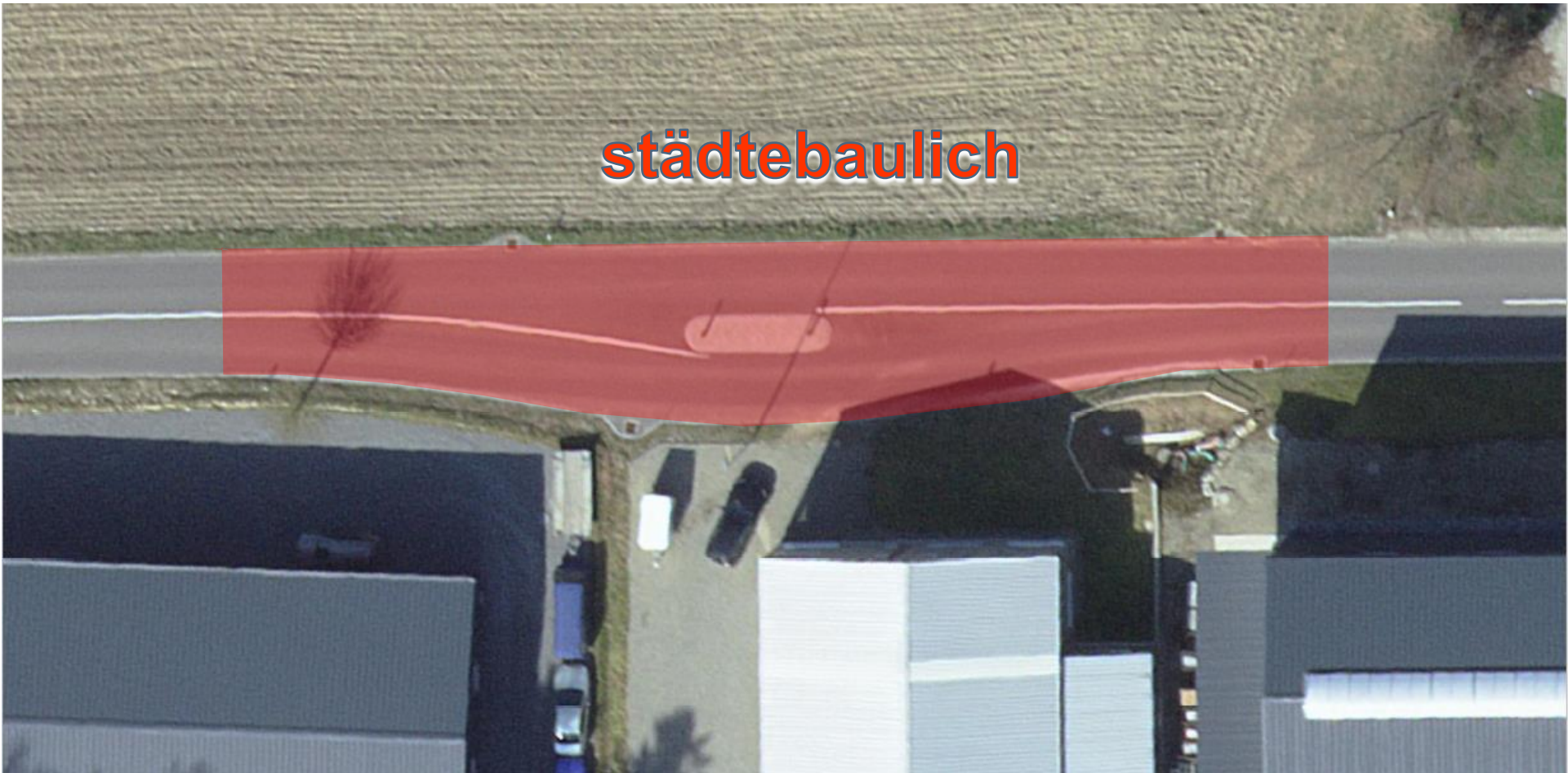
- Im Prinzip gemäss Valtraloc-Konzept





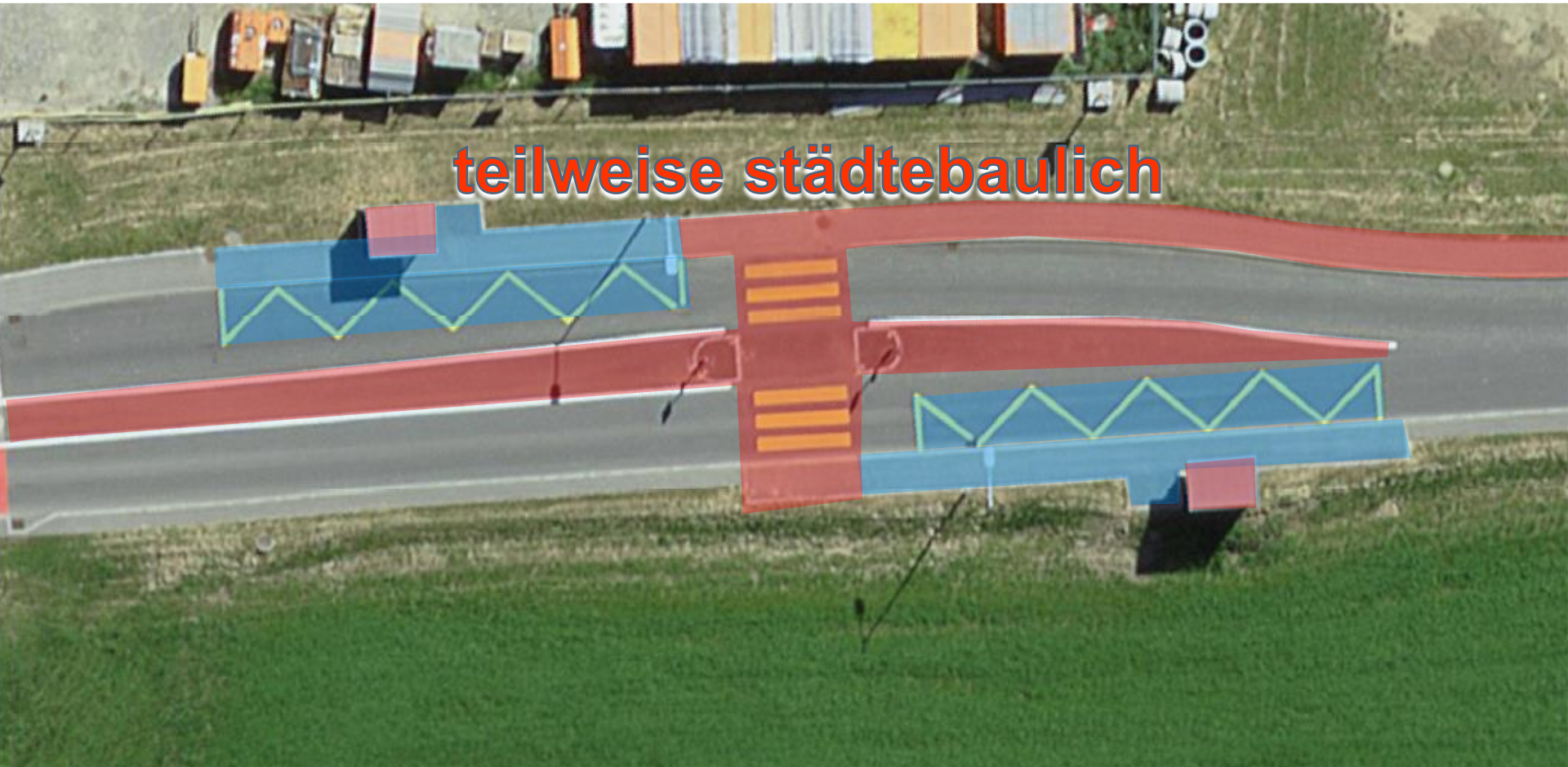
# 3.15 Eingangstor (4)

- Im Prinzip gemäss Valtraloc-Konzept



# 3.16 Fahrbahnhaltestelle

- Gemäss StrG und dem Memorandum «Bushaltestellen»





# 3.17 Haltestelle ausserhalb der Fahrbahn

- Gemäss StrG und dem Memorandum «Bushaltestellen»





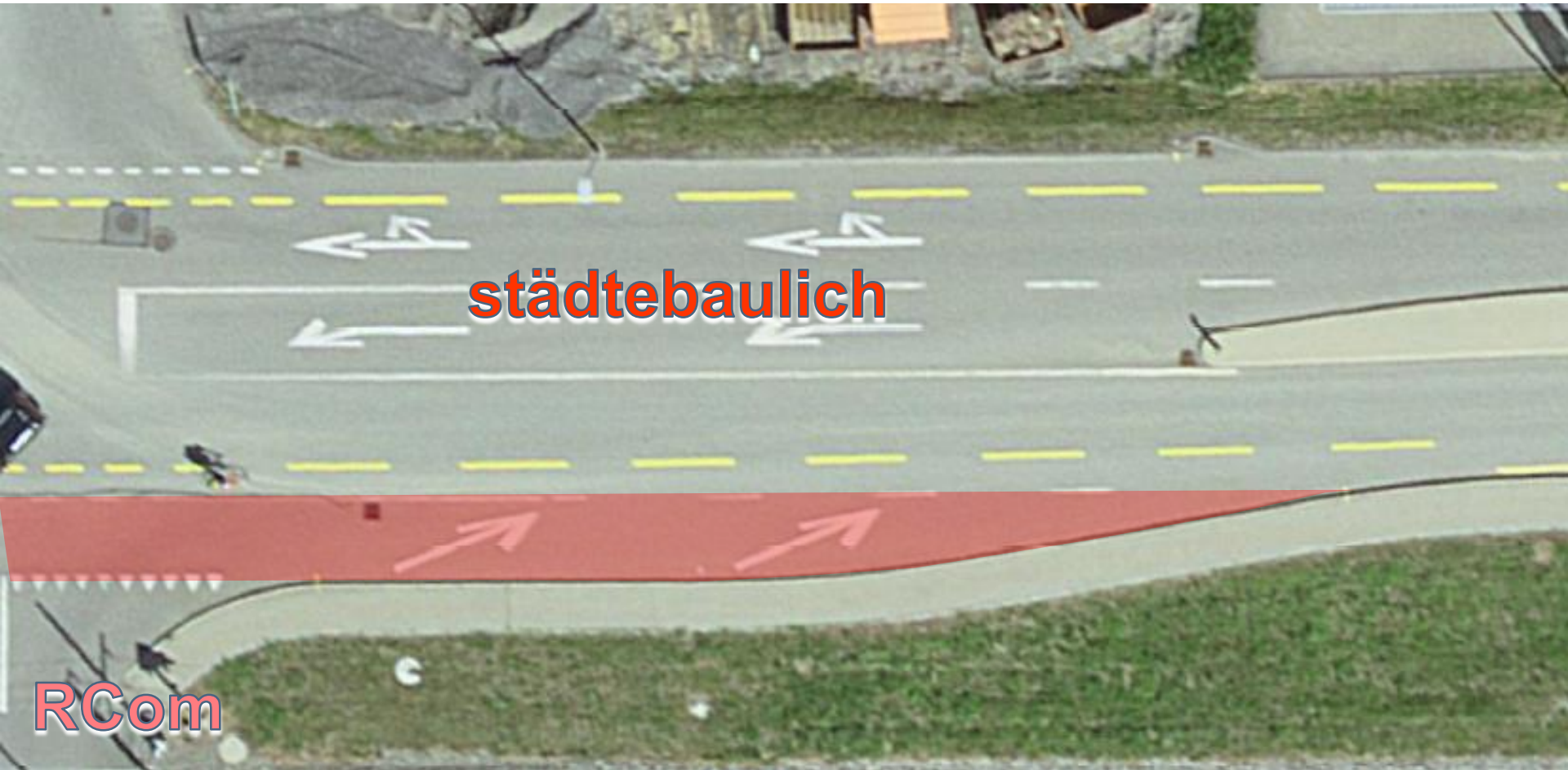
# 3.18 Abbiegespur (Vorsortierstreifen)

- Gemäss lokalen Bedürfnissen



# 3.21 Einscherstreifen

- Gemäss lokaler Anforderungen





## 3.22 Ausfahrt

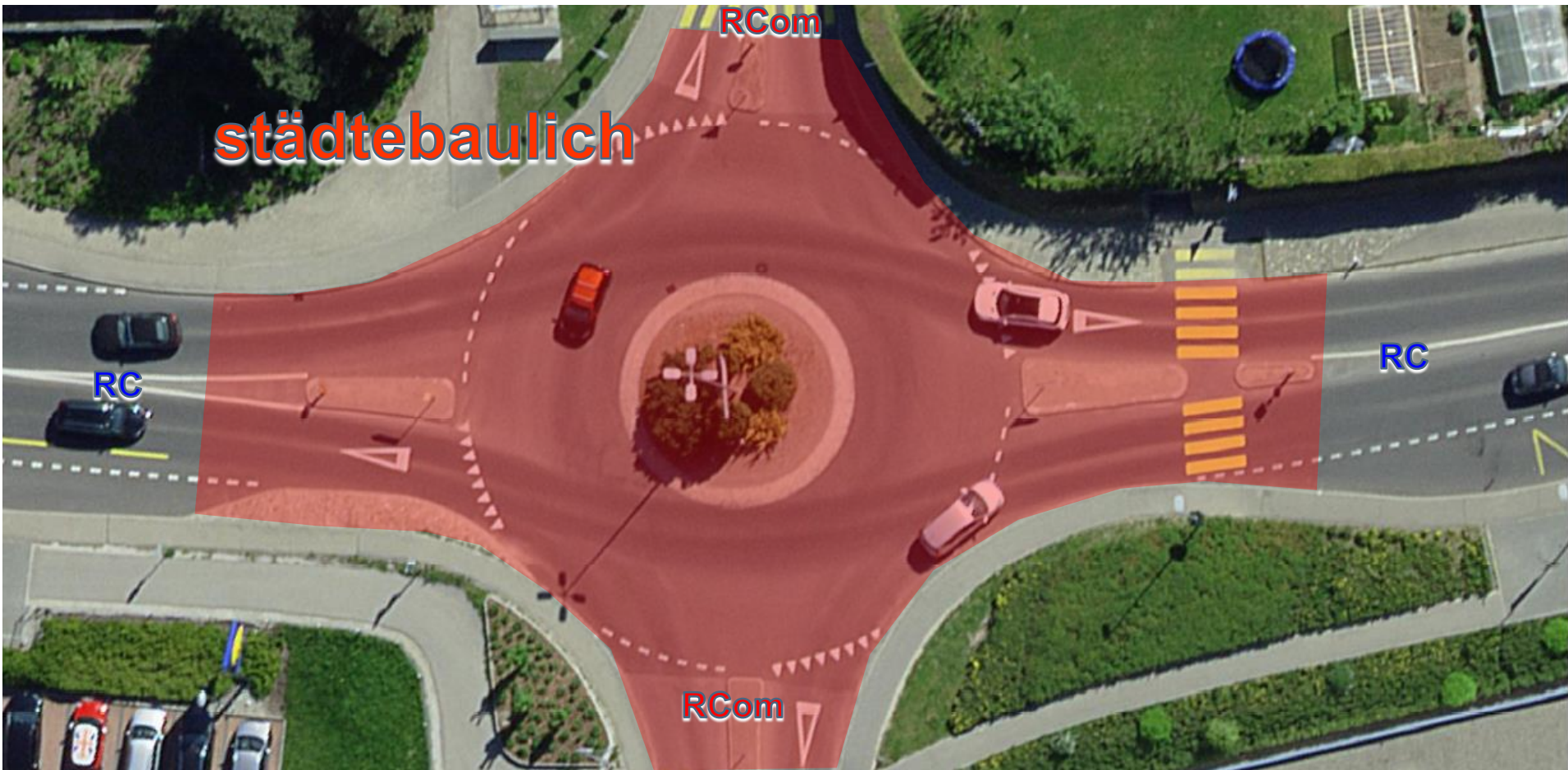
- Gemäss lokaler Bedürfnisse





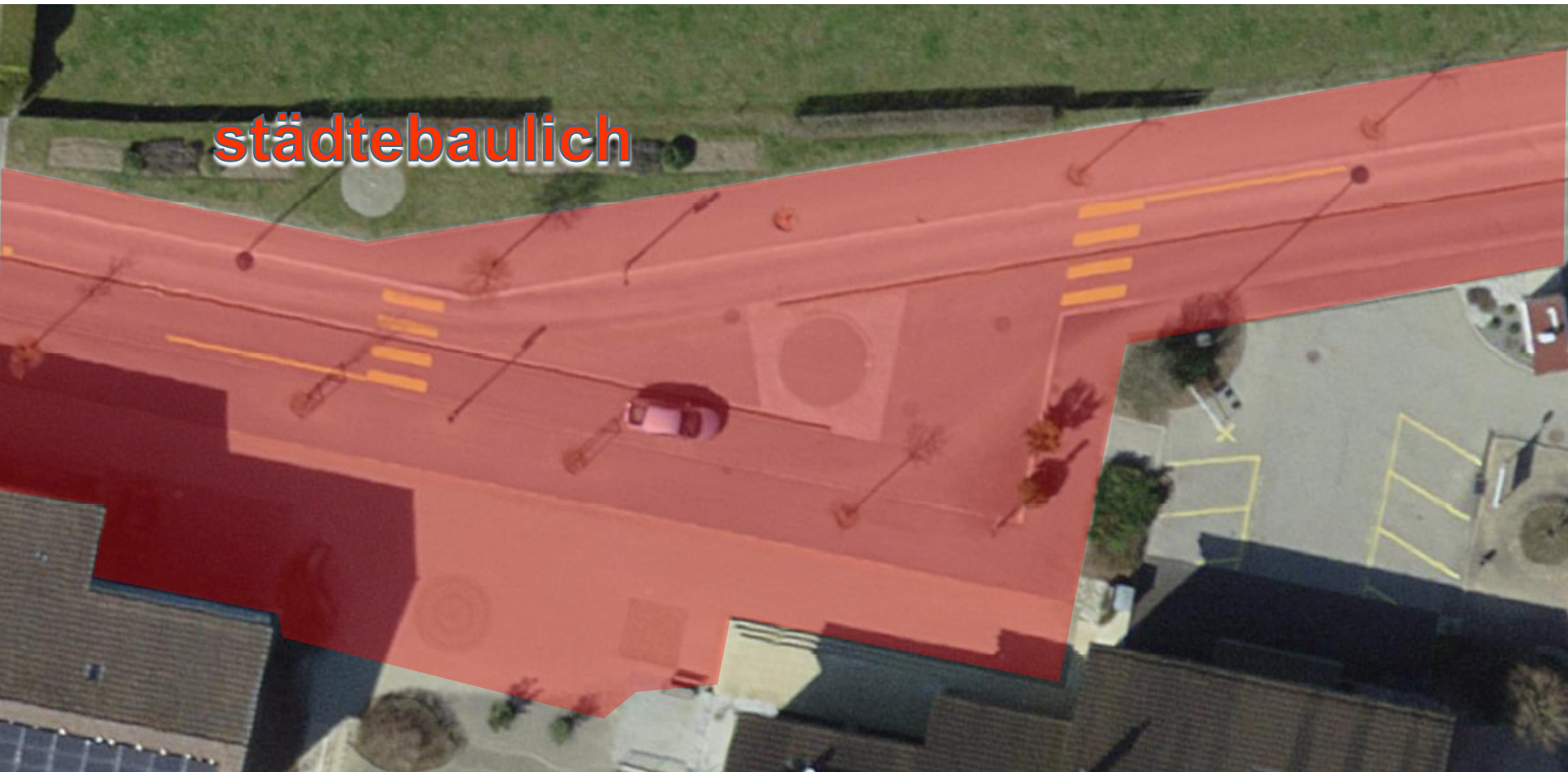
## 3.23 Knoten mit Kreisverkehr

- Gemäss lokaler Bedürfnisse



## 3.24 Verkehrsberuhigung Valtraloc

- Gemäss Valtraloc-Projekt



# 4 Finanzielle Aspekte

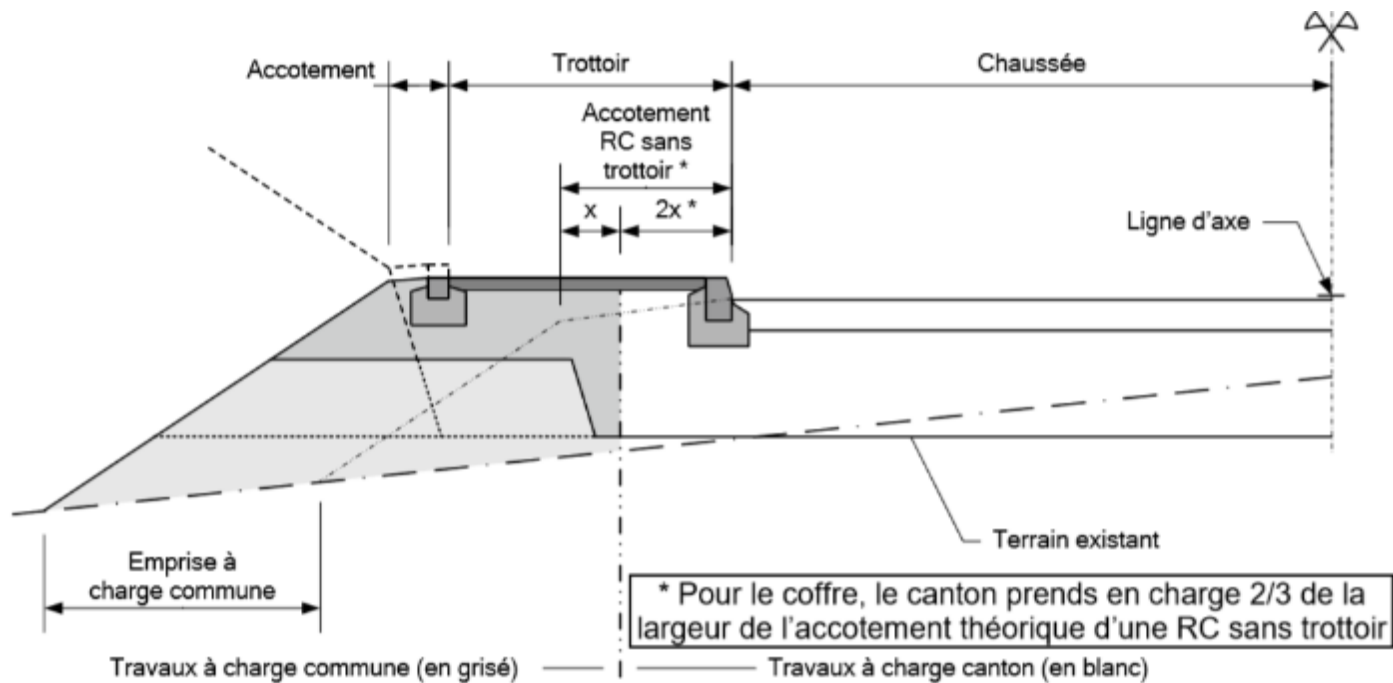
---

- Generell gehen die Kosten im Zusammenhang mit städtebaulichen Gestaltungen vollumfänglich zu Lasten der Gemeinden.
- Es gibt jedoch Ausnahmefälle, in denen der Kanton sich finanziell an diesem Gestaltungstyp beteiligt.
- Die hiernach gezeigten Beispiele veranschaulichen die verschiedenen Möglichkeiten.



# 4.1 Trottoirs

- Zu Lasten der Gemeinden. Aber wenn die Kantonsstrasse nicht mit Banketten ausgestattet ist oder wenn sie gleichzeitig gebaut wird, ist eine Beteiligung in Höhe von 2/3 der Realisierung eines Standardbanketts zugelassen..



## 4.2 Radweg und Radstreifen

---

- Zu Lasten des Kantons, sofern die Ausgestaltung im Sachplan Velo vorgesehen ist.
- Falls im Sachplan Velo Radstreifen vorgesehen sind und die Gemeinde einen Radweg wünscht, ist die Finanzierung bis zur Höhe der Realisierung eines Radstreifens möglich.
- Falls der Ausbau von Radwegen im Sachplan Velo vorgesehen ist, ihre Realisierung jedoch zu teuer oder technisch zu kompliziert ist, und ausserdem eine Möglichkeit besteht, eine alternative Strecke auf Gemeindestrassen zu erstellen, dann kann eine Finanzierung von Massnahmen für Fahrräder auf Gemeindestrassen in Betracht gezogen werden.

## 4.2 Sanierung von Knoten (bestehend)

---

### SGF 741.11 - Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG)

#### Art. 61 - Verteilung der Sanierungskosten

<sup>1</sup> Die Kosten für die Sanierung einer Kreuzung umfassen die Kosten für die Projektierung, die Ausführung, die Aufsicht, den Landerwerb, die Vermarkung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung.

<sup>2</sup> Für die Kreuzungen ohne Kreisel und ohne Lichtsignale werden die Sanierungskosten wie folgt aufgeteilt:

- a) Die Kosten für die Arbeiten innerhalb der Mindestbreite gehen zu Lasten der betreffenden Strasse.
- b) Die übrigen Sanierungskosten der Kreuzung, ausgenommen die Kosten für die rein städtebaulichen Arbeiten im Sinne von Artikel 50a StrG, werden wie folgt verteilt:
  1. 50 % zu gleichen Teilen auf die Arme der Kreuzung;
  2. 50 % im Verhältnis zum geplanten Verkehr jedes Arms der Kreuzung.



## 4.2 Sanierung von Kreuzungen (bestehend)

—

**Abs. 2 Bst. b – Kreuzungen ohne Kreisell und ohne Lichtsignale,  
aufzuteilende Fläche**



# 4.3 Sanierung von Kreisverkehren (bestehend)

---

## SGF 741.11 - Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG)

### Art. 61 - Verteilung der Sanierungskosten

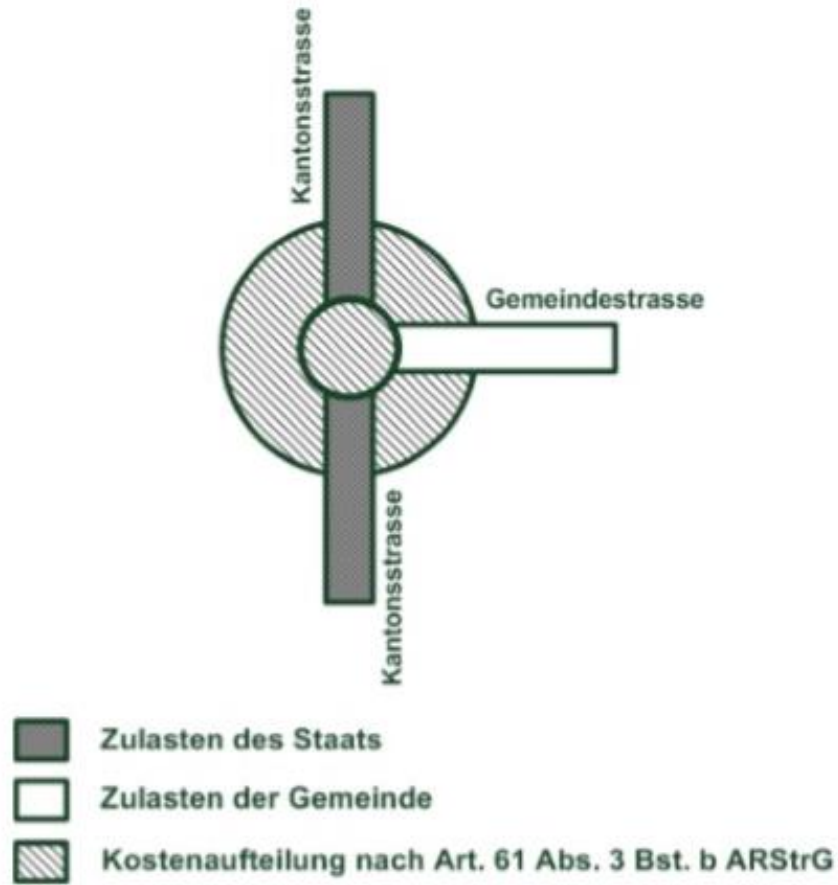
<sup>1</sup> Die Kosten für die Sanierung einer Kreuzung umfassen die Kosten für die Projektierung, die Ausführung, die Aufsicht, den Landerwerb, die Vermarktung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung.

<sup>3</sup> Bei Kreiseln werden die Sanierungskosten wie folgt aufgeteilt:

- a) Die Kosten für Arbeiten innerhalb der Mindestbreite gehen zu Lasten der betreffenden Strasse.
- b) Die übrigen Sanierungskosten des Kreisels werden zu gleichen Teilen auf jeden Arm des Kreisels verteilt; ausgenommen sind die Kosten für die rein städtebaulichen Arbeiten im Sinne von Artikel 50a StrG.

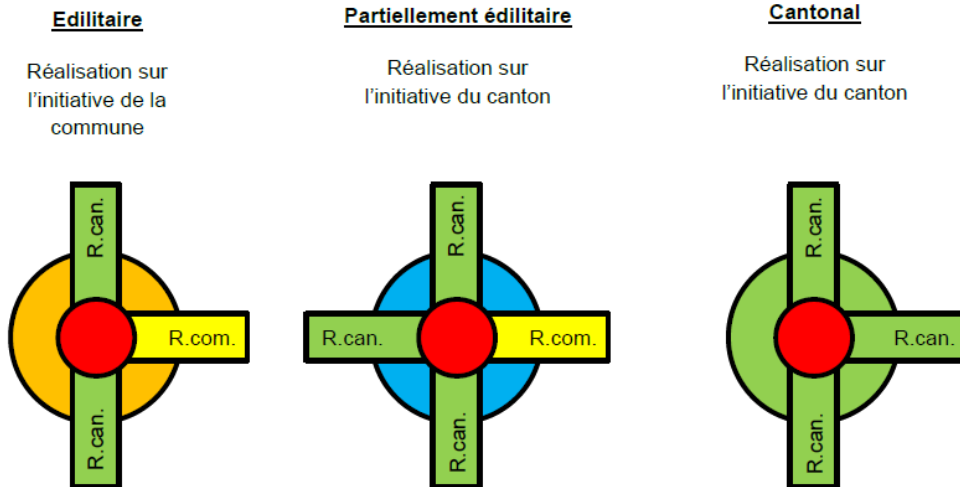
# 4.3 Sanierung von Kreisverkehren (bestehend)

## Abs. 3 Bst. b – Kreisel, aufzuteilende Fläche





# 4.3 Sanierung von Kreisverkehren (bestehend)



R.can. = Route cantonale  
R.com. = Route communale

Répartition des coûts

- Chaussée à la charge de l'Etat, 100% cantonale
- Chaussée à la charge de la commune, 100% communale
- Ediltaire, donc à la charge de la commune, 100% communale (LR 50a)
- Répartition entre l'Etat et la commune au prorata des branches du giratoire (RELR 61.3)
- Ornement central du giratoire (uniquement l'ilot vert) :
  - Ediltaire : 100% communale
  - Partiellement édilitaire : par convention, mais généralement à 100% communale
  - Cantonal : 100% cantonale, par convention, parfois à la charge de la commune

Chaque route accédant au giratoire prend à sa charge les frais à l'intérieur de sa largeur de base. Tous les autres frais d'assainissement du giratoire sont répartis en parts égales entre chaque branche accédant au giratoire, à l'exclusion des frais purement édilitaire au sens de l'article « LR 50a ».

## 4.4 Valtraloc-Projekte

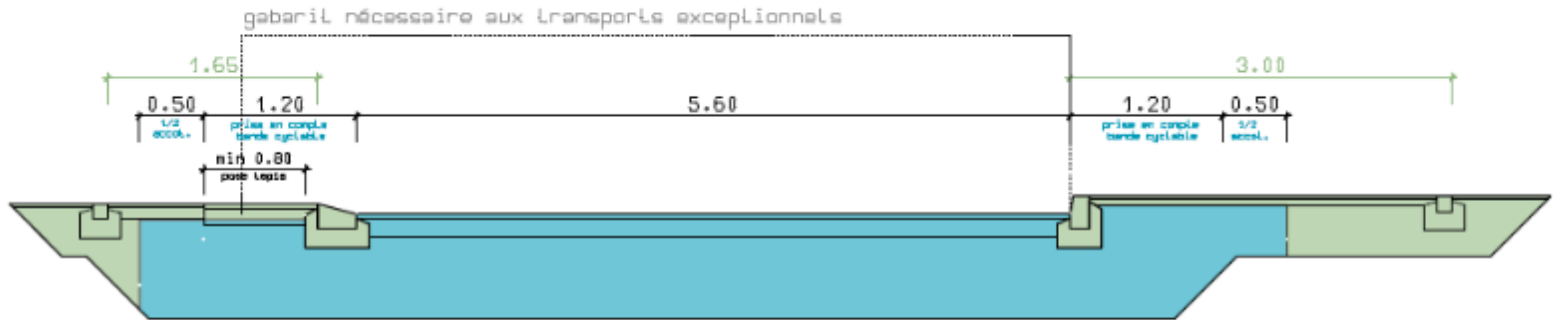
---

- Hängt vom Umfang des Projekts, von seiner Art, vom Zustand der bestehenden Strasse, etc. ab.
- Im Prinzip wird eine Aufteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinde vereinbart.

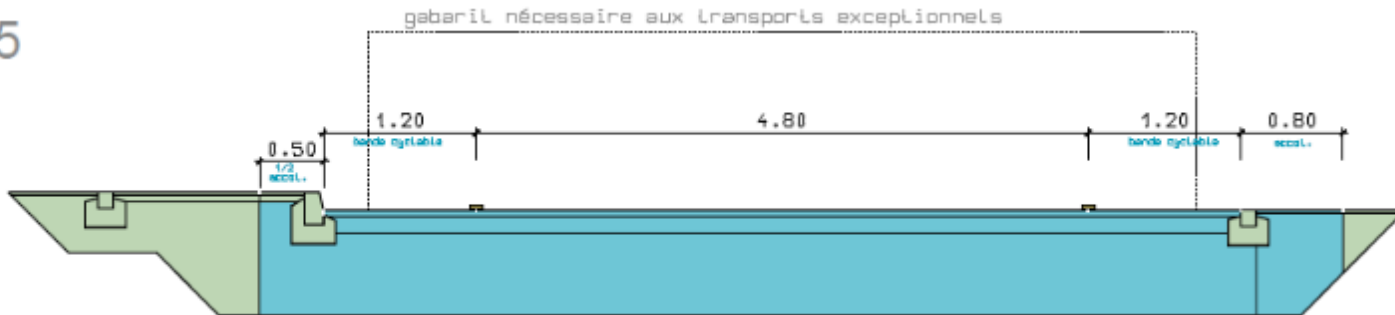


# 4.4 Valtraloc-Projekte

## Secteur 4



## Secteur 5





# 4.5 Kantonale Beteiligung

---

- Grundsätzlich wird ein Projekt zu einem kantonalen Projekt, wenn die kantonale Beteiligung über 20% liegt. Es wird dann von einem Projektleiter geführt.
- In manchen Fällen kann das Projekt zu einem kantonalen werden, selbst wenn die Beteiligung weniger als 20% beträgt. Dies kann insbesondere je nach Höhe des vom Staat gebundenen Gesamtbeitrags auftreten oder wenn ein besonderes Interesse eine kantonale Übernahme erforderlich macht.

# 4.5 Kantonale Beteiligung

Wesentliche Unterschiede zwischen einem vom Staat oder einem von einer Gemeinde geführten Projekt

Hauptverwaltung	Projekt unter der Leitung des TBA	Projekt unter der Leitung der Gemeinde
Vergabe des Auftrags	Projektleiter TBA	Gemeinde
Vertrag, Verwaltungsunterlagen	Projektleiter TBA	Gemeinde
technische Nachbereitung des Projekts	Projektleiter TBA	Gemeinde
Verfolgen des Fortschritts	Projektleiter TBA	Gemeinde
Vorprüfung	Projektleiter TBA	Projektleiter TBA
Öffentliche Auflage	Projektleiter TBA	Gemeinde
Behandlung der Einsprachen	Projektleiter TBA	Gemeinde
Gesuch um Plangenehmigung	Projektleiter TBA	Projektleiter TBA
Einholung Firmenangebot	Projektleiter TBA	Gemeinde
Zuschlag der Arbeiten	Projektleiter TBA	Gemeinde
Finanzüberwachung	Projektleiter TBA	Gemeinde
Überwachung der Arbeiten	Sektor Ausführung TBA	Strassenkontrolleur TBA

# 5 Fragen und Diskussion

—

**Danke für Ihre  
Aufmerksamkeit**

