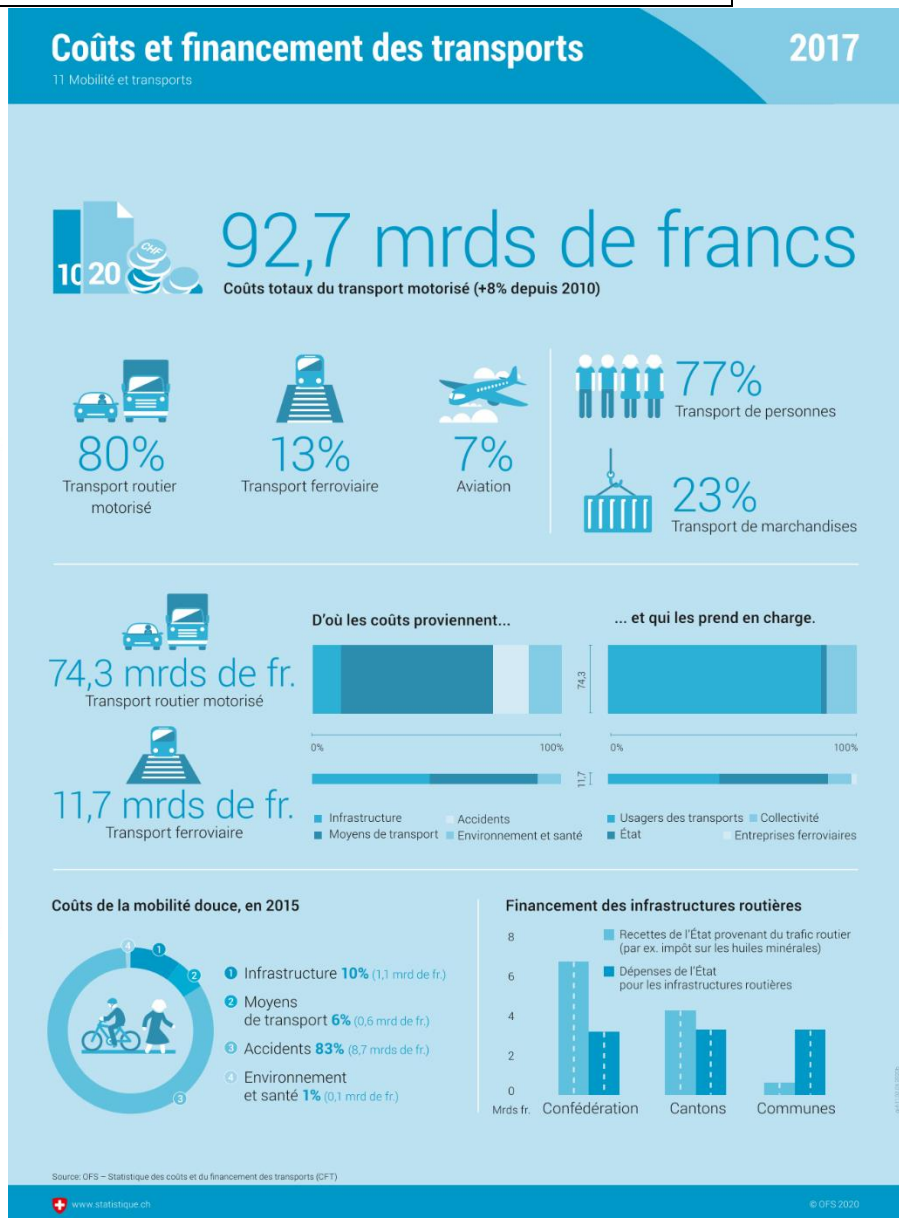
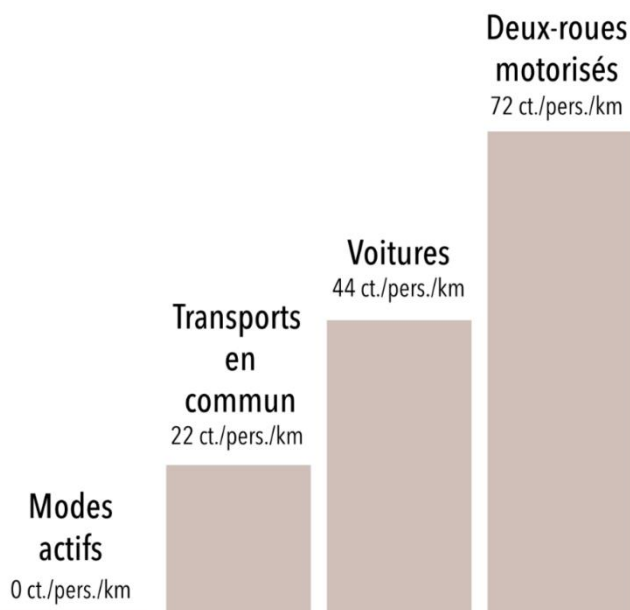


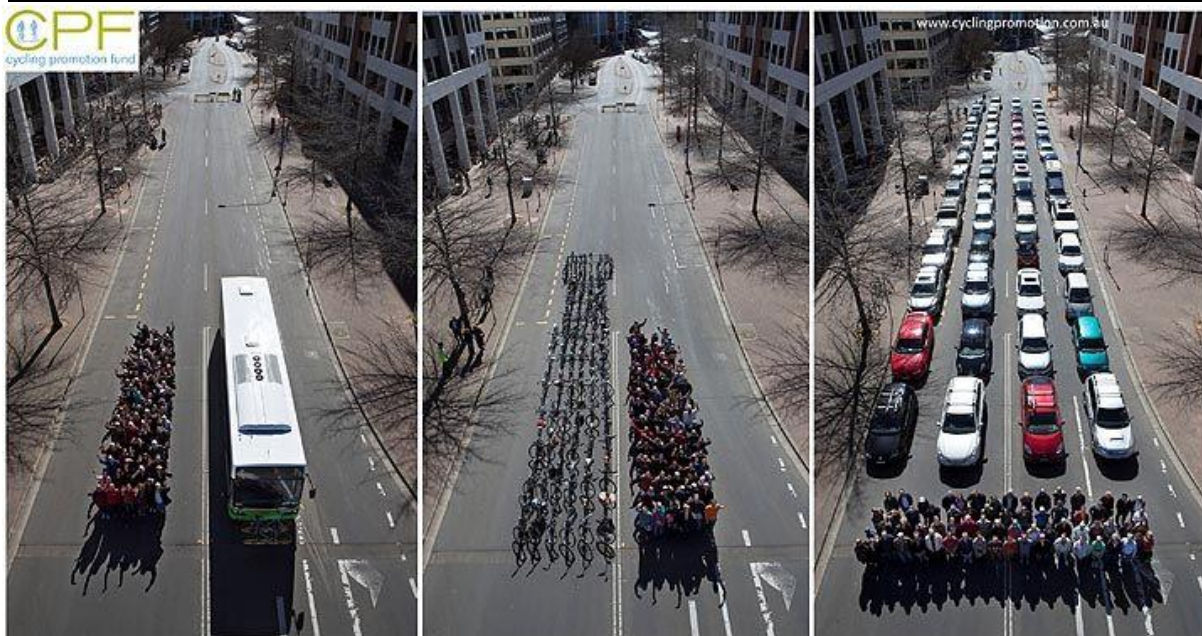
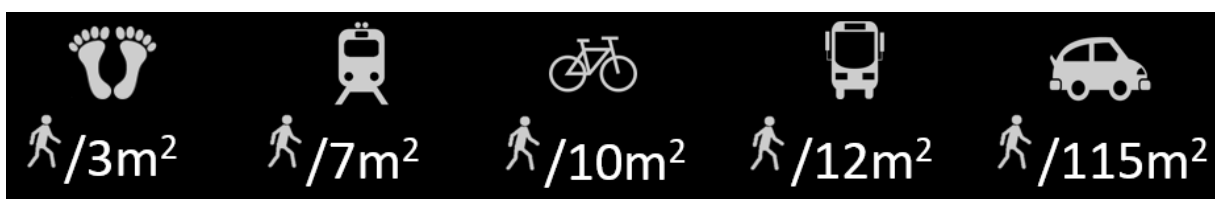
Weitere Informationen

Frage	Was ist der Sinn eines P+R? Was ist P+Rail?
Situation heute	Allein der Zu- und Abfahrtsverkehr in Freiburg macht 120 000 Bewegungen pro Tag aus. Dieser Verkehr wird durch die ~34 000 Parkplätze in der Stadt und durch den Durchgangsverkehr erzeugt. Wenn man die gesamte Agglomeration betrachtet, sind diese Zahlen noch wesentlich höher. Selbst wenn also mehrere tausend P+R-Plätze für den Bedarf der Stadt gebaut würden, wäre damit nur ein kleiner Teil des Problems gelöst. Ganz zu schweigen von den Kosten für solche Einrichtung (zwischen CHF 30 000 und CHF 60 000 für einen Standort).
Vorschlag	Die P+R-Anlagen sind ein Teil der Lösung für den Verkehr in der Stadt, aber sie reichen nicht aus, um die gewünschte Verkehrsverlagerung zu erreichen . Eine weitere interessante Möglichkeit sind P+Rail. Diese liegen direkt an der S-Bahnlinie und ermöglichen es, die Nutzer weiter weg vom Stadtzentrum zu verteilen. Das S-Bahnnetz hat sich erheblich weiterentwickelt und bietet effiziente Züge, die häufig verkehren und schnell das Stadtzentrum und die Agglomeration erreichen.
Infografik	Total aktuelle P+R-Plätze in Freiburg (~500) Total Parkplätze in Freiburg (34 000) Total P+R-Verkehr (~1000) Total Verkehr Freiburg (+120 000 Bewegungen) Baukosten für einen Parkplatz (zwischen CHF 30 000 und CHF 60 000 für einen Standort).
Links	Agglo mobilität SBB park-and-rail

Frage	Warum sind öffentliche Verkehrsmittel nicht gratis?
Situation heute	<p>Obwohl die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel im Allgemeinen niedriger sind als die für das Auto – sowohl in Bezug auf den Preis, den der Nutzer pro km zahlt (0,65 Rappen für ein Auto), als auch in Bezug auf die Gesamtkosten für die Gesellschaft – bleibt der öffentliche Verkehr teuer.</p> <p>In der Schweiz macht der Preis eines Tickets für den öffentlichen Verkehr durchschnittlich nur ein Drittel der tatsächlichen Kosten der Dienstleistung aus; der Rest wird bereits von der Gemeinschaft bezahlt. Daher würde eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrs die finanzielle Belastung für die Gemeinschaft weiter erhöhen.</p>
Unsere Grundlagen	<p>Obwohl der Preis von Fahrkarten auch technische Aspekte beinhaltet (nicht zuletzt wegen der zahlreichen Tarifverbände in der Schweiz), ist der Ticketpreis vor allem eine politische Frage. Inwieweit sollten die Kosten für das Ticket dem Benutzer in Rechnung gestellt werden? Hier gehen die Meinungen auseinander.</p> <p>Ausserdem garantiert das Einwirken auf den Preis keine Änderung des Mobilitätsverhaltens. Manchmal basieren die allgemeinen Erwartungen der Fahrgäste auf anderen Kriterien, wie z. B. der Servicequalität (Häufigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit usw.).</p>



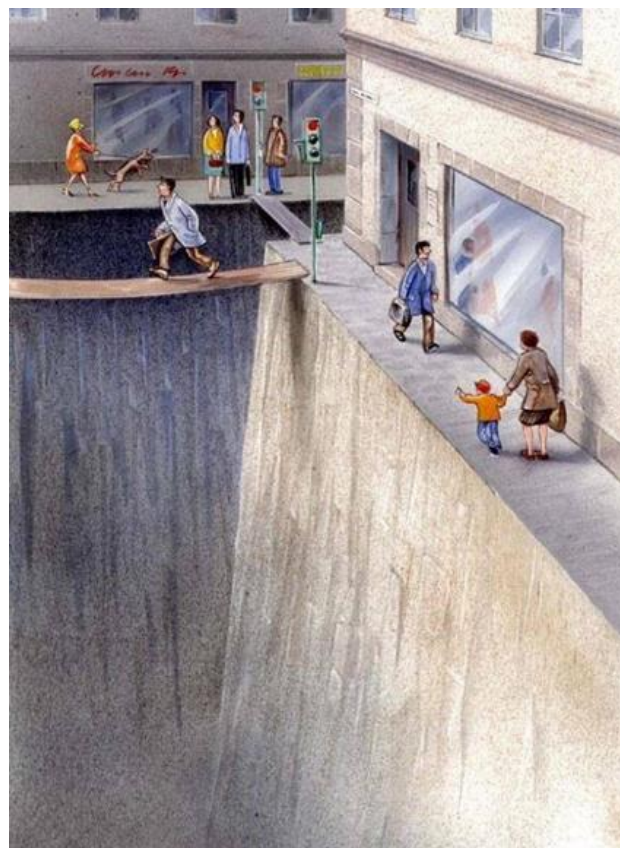
Frage	Wollen die Behörden Autos aus der Stadt verbannen?
Situation heute	Das Auto ist ein Verkehrsmittel, das viel Platz benötigt. Das Verkehrsaufkommen ist mit dem sehr begrenzten öffentlichen Raum in der Innenstadt nicht mehr vereinbar. Es müssen deshalb Massnahmen ergriffen werden, um die Sättigung des Strassennetzes und des öffentlichen Raums anzugehen. Dies gilt umso mehr, als sich diese Auslastung auf andere Nutzer (öffentlicher Verkehr und sanfte Mobilität) sowie auf die Lebensqualität (Verschmutzung, Lärm, Unsicherheit usw.) in der Stadt auswirkt.
Unsere Grundlagen	<p>Das Strassennetz ist in der Lage, den Verkehr unter guten Bedingungen bis zu einer bestimmten Verkehrsbelastung aufzunehmen. Um diese Mobilität flüssig zu halten, versuchen die Behörden, Autofahrer, die andere Fortbewegungsmittel nutzen könnten, zu einer Änderung ihrer Gewohnheiten zu bewegen. Dies würde dazu beitragen, den Verkehr zu mässigen und für diejenigen flüssiger zu machen, die keine andere Möglichkeit zur Fortbewegung haben.</p> <p>Konkret handelt es sich dabei vor allem um Autofahrer, die kurze Strecken in der Stadt zurücklegen (obwohl sie bequem zu Fuss gehen, mit dem Velo fahren und/oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen können) und um Pendler-Autofahrer, die zu Spitzenzeiten zu Verkehrsüberlastungen beitragen. Würden diese Fahrer ihre Mobilität hinterfragen und ihre Gewohnheiten ändern, würden sich die Verkehrsprobleme deutlich reduzieren. Es ist jedoch schwierig, in Bezug auf den Verkehr auf eine bestimmte Personenkategorie einzuwirken, da die Massnahmen oft alle Benutzer betreffen.</p>



Frage	Warum werden Tempo-30-Zonen in der Stadt eingeführt?
Situation heute	<p>Diese Massnahme reagiert auf ein breiteres Problem: Strassenlärm. Heute steht fest, dass die Menschen unzureichend vor Lärm geschützt sind. Die Folgen für die Gesundheit sind gravierend und verursachen hohe Kosten.</p> <p>Angesichts dieser Situation fordert der Bund die Sanierung der Strassen. Demzufolge müssen die Kantone und Städte alle möglichen Massnahmen ergreifen, um den Lärm ihrer Strassennetze zu reduzieren. Die Tempo-30-Beschränkung ist eine wirksame Ergänzung zu den schallabsorbierenden Belägen, die in Freiburg bereits verlegt wurden.</p>
Unsere Grundlagen	<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf 23 Strassen in der Stadt Freiburg schützt über die Hälfte der Bevölkerung vor Lärm. Dies ist ein wichtiger Hebel zur Reduzierung der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Gesundheit.</p> <p>Ausserdem ermöglicht die Umstellung von 50 auf 30 km/h eine Verkehrsberuhigung und führt zu einer besseren Verteilung der verschiedenen Verkehrsträgern (Fussgänger, Velofahrer, Autos und öffentliche Verkehrsmittel). Durch das niedrigere Fahrtempo können zudem etwas schmalere Fahrspuren angeboten werden, wodurch Platz gewonnen werden kann (Begrünung, Busspur, Veloweg usw.). Ausserdem gilt: Je geringer der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Verkehrsteilnehmern, desto geringer ist das Risiko schwerer Unfälle.</p> <p>Schliesslich ermöglicht eine 30 km/h-Beschränkung ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Und das bedeutet weniger Ampeln, weniger Einschränkungen und einen besseren Verkehrsfluss. Europäische Studien haben gezeigt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 statt 50 km/h in Städten fast keinen Einfluss auf die Reisezeiten hat. Die Fahrzeuge fahren langsamer, aber die Geschwindigkeit ist konstanter und die Stopps sind weniger häufig.</p>
Links	<p>Assainissement au bruit routier Ville de Fribourg (ville-fribourg.ch)</p> <p>Fribourg s'engage contre le bruit routier - YouTube</p> <p>La Ville de Fribourg passe au 30 pour lutter contre le bruit – Rue de l'avenir (rue-avenir.ch)</p>



Frage	Wie viele Parkplätze gibt es in Freiburg?
Situation heute	<p>In Freiburg gibt es 850 Parkplätze pro 1000 Einwohner, während die Zahl der registrierten Fahrzeuge bei 375 pro 1000 Einwohner liegt. Anders gesagt: Wenn alle Autos der Einwohner geparkt sind, gibt es noch genügend Parkplätze für Besucher. Ein grosser Teil dieses Potenzials wird jedoch derzeit von Pendlern genutzt (von denen einige auch mit anderen Verkehrsmitteln reisen könnten). In städtischen Gebieten, in denen sich die meisten Arbeitsplätze befinden, ist die Autonutzung exponentiell gestiegen, was eine überproportionale Auslastung des öffentlichen Raums zur Folge hat!</p> <p>Die Bewegungen, die durch diese Parkplätze erzeugt werden, belegen nicht nur wichtige Fläche, sondern sorgen auch für Staus, Verschmutzung und eine tägliche Lärmbelästigung für die Bevölkerung.</p>
Unsere Grundlagen	<p>In der Praxis gibt es mehr als genug Parkplätze in der Stadt, aber sie werden oft ineffizient genutzt (z. B. von Pendlern). In diesem Zusammenhang muss die Stadt eine Verkehrsverlagerung fördern, d. h. den schrittweisen Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität. Die Aufteilung des öffentlichen Raums muss neu austariert werden, um die Lebensqualität der Einwohner und der Besucher im Stadtzentrum zu erhöhen.</p> <p>Um dies zu erreichen, muss das Parkverhalten unter Kontrolle gebracht und richtig bemessen werden.</p>
Infografik	<p>Effektiver Motorisierungsgrad vs. Motorisierungsgrad 34 000 Plätze Das Auto steht während 95 Prozent des Tages still und monopolisiert dafür eine Bodenfläche von 10 m².</p>



Frage	Wird der Abbau von Parkplätzen nicht das Gewerbe in der Stadt zerstören?
Situation heute	Die Frage des Zusammenhangs zwischen Parkplätzen und dem Fortbestand der Geschäfte in der Innenstadt wird oft in den Vordergrund gestellt. Es gibt viele Studien, die sich mit diesem Thema beschäftigen. Diese zeigen, dass eine Einkaufszone mehr von Kunden profitiert, die sanfte Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel nutzen, als von Autofahrern. Die vielen Fussgänger-Velo-Einkaufsstrassen, die sich in der Schweiz und Europa immer mehr durchsetzen, sind ein praktischer Beweis dafür. Velobereiche und Fussgängerzonen schränken den Zugang zu Geschäften nicht ein. Im Gegenteil, sie machen die Einkaufsstrassen attraktiver und erhöhen so den Zulauf und die Nachfrage.
Unsere Grundlagen	Eine gut gestaltete, für Velofahrer und Fussgänger attraktive Strasse ist für Unternehmen lukrativ. Die Einrichtungen für Velofahrer hindern die Kunden nicht daran, mit dem Auto einzukaufen oder in der Innenstadt zu parkieren. Das Ziel ist nicht, die Menschen vom Fahren abzuhalten, sondern ihnen sichere und bequeme Alternativen zum Auto zu bieten.
Infografik	Etudes vélos vs commerce de détail des intérêts communs – PRO VELO Lausanne The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes



1990



Aujourd'hui

...la rue de Romont

Frage	<p>Halten sich Velofahrer an die Verkehrsregeln? Fahren Velofahrer gefährlich?</p>
Situation heute	<p>Unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel gibt es Menschen, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Menschen verletzen die Regeln beim Velofahren nicht mehr als beim Gehen oder Autofahren. Das Problem ist nicht das Verkehrsmittel, sondern das Verhalten des Benutzers. In den letzten Jahren ist oft eine Tendenz zu Individualismus und Rücksichtslosigkeit zu beobachten. So war die Kantonspolizei gezwungen, die Schülerpatrouilleure in der Stadt abzuschaffen, weil die Autofahrer sie nicht respektierten (!).</p> <p>Ausserdem werden die schwächeren Verkehrsmittel durch die schwereren / schnelleren Fahrzeuge (z. B. Autos) behindert. In einer Stadt der Fussgänger und Velofahrer bräuchte es theoretisch keine Ampeln und Verkehrsbeschränkungen. Fussgänger und Velofahrer verschwenden viel Zeit mit dem Warten an roten Ampeln, die installiert wurden, damit andere Benutzer (Autofahrer) schnell fahren können.</p> <p>Schliesslich wurden die Bedürfnisse von Velofahrern und Fussgängern in den vergangenen Jahrzehnten (als das Auto als oberste Priorität galt) bei vielen Entwicklungen nicht ausreichend berücksichtigt.</p>
Unsere Grundlagen	<p>In einer guten öffentlichen Infrastruktur, die das Velo als Verkehrsmittel ernst nimmt, ist es weniger verlockend, das Gesetz zu brechen.</p> <p>Die Zukunft liegt in der Entwicklung hochwertiger Einrichtungen für Velofahrer und der Förderung des Radfahrens durch Bewusstseinsbildung.</p>

Fazit : In den letzten Jahrzehnten haben sich mit der allgemeinen Zunahme der Mobilität die Verkehrsbedingungen in der Stadt Freiburg kontinuierlich verschlechtert, nicht nur für Autos, sondern auch für Busse, Velos und Fussgänger. Diese Zunahme des Verkehrsaufkommens ist u. a. das Ergebnis einer signifikanten demografischen Entwicklung in der Agglomeration und der Region, eines nicht nachhaltigen Siedlungsmusters (Randbebauung, Einfamilienhäuser abseits von öffentlichen Verkehrsverbindungen usw.) und einer starken Zunahme des Freizeitverkehrs.

Um die bestehenden Missstände zu verbessern und das erwartete demografische Wachstum aufzufangen und gleichzeitig eine bessere Lebensqualität in der Stadt zu gewährleisten, ist es unerlässlich, dass sich die derzeitigen Fortbewegungspraktiken ändern. Es muss ein signifikanter Wandel hin zu nachhaltigeren Formen der Urbanisierung und des Reisens stattfinden, die mehr Rücksicht auf die Menschen und ihre Umwelt nehmen.

In Bezug auf die Mobilität ist, wie in allen grossen Ballungsräumen, eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität notwendig. Die Stadt Freiburg muss ein zielbewusstes Raumkonzept definieren, das an die Herausforderungen der Mobilität angepasst ist, und dann die notwendigen Strukturen und Mittel für seine Umsetzung schaffen.

Die Mobilitätsstrategie zielt also darauf ab, das «Funktionieren» der Stadt zu gewährleisten und ihre wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten auf umweltfreundliche Weise zu ermöglichen. Der Wandel hin zu einer Mobilitätspolitik, die den öffentlichen Verkehr und die sanfte Mobilität begünstigt, ist notwendig, um das Wohlbefinden und gute Zusammenleben in der Stadt zu gewährleisten.