

ERLÄUTERNDER BERICHT

zum Vorentwurf des Gesetzes über die Mobilität

Der vorliegende erläuternde Bericht begleitet den in die Vernehmlassung gegebenen Vorentwurf zum Gesetz über die Mobilität. Dieses Vorentwurf zielt darauf ab, die gesamte Mobilität von Personen und Gütern im Kanton zu regeln, indem die bestehenden sektoriellen Gesetze zusammengeführt, ihre Bestimmungen aktualisiert und die neuen Ziele des Kantons integriert werden, zu denen das Erreichen der Klimaneutralität, die Verbesserung der Effizienz des multimodalen Systems und die Berücksichtigung der Herausforderungen durch neue Mobilitätsarten und -gewohnheiten (für Arbeit und Freizeit) sowie durch die Digitalisierung gehören.

Es liegt im öffentlichen Interesse, sich auf dem Kantonsgebiet bewegen zu können, sowohl aus wirtschaftlicher Sicht (Pendlerinnen und Pendler-, Waren- und Dienstleistungsverkehr) als auch aus gesellschaftlicher Sicht, da die Bewohnerinnen und Bewohner ein erhöhtes Mobilitätsbedürfnis verspüren, um miteinander und mit ihrer Umwelt zu interagieren. Es liegt in der Verantwortung des Staates, diesen Bedarf zu decken, indem er die notwendige Infrastruktur (Strassen, Wege und ÖV-Infrastruktur) bereitstellt und unterhält, die Mobilitätsformen koordiniert und eine effiziente, für möglichst viele Menschen zugängliche Organisation der verschiedenen Verkehrsformen entwickelt, unter Berücksichtigung der von Bund und Kanton gesetzten Klimaziele, die eine Stärkung der Modalanteile des ÖV und der sanften Mobilität (durch Mobilitätsanreize oder preisliche Massnahmen) implizieren. In einer so schnelllebigen Welt sind die Herausforderungen der Mobilität sowohl sehr wichtig als auch vielfältig und erfordern einen vorausschauenden ganzheitlichen Ansatz, der die sich ändernden Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und Innovationen wie Fahrzeugautomatisierung und Digitalisierung berücksichtigt. Und um darauf die richtigen Antworten geben zu können, sind die richtigen Mittel bereitzustellen.

1 NOTWENDIGKEIT ZU EINER REFORM DES RECHTS ÜBER DIE MOBILITÄT	2
2 URSPRÜNGE DES VORENTWURFS UND PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE	3
2.1 Die Arbeitsgruppen	3
2.2 Die parlamentarischen Vorstösse	4
3 WICHTIGSTE NEUERUNGEN DES VORENTWURFS	8
3.1 Neue Ziele	8
3.2 Nachhaltige Mobilität.....	8
3.3 Sanfte Mobilität.....	9
3.4 Innovation	9
3.5 Mobilitätssystem	10
3.6 Vereinfachung und Klarstellung	10
3.7 Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen	11
3.8 Finanzierung.....	11

3.9	Weitere wesentliche Änderungen	11
4	KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN	12
5	KOMMENTARE ZU DEN SCHLUSSBESTIMMUNGEN	62
6	FOLGEN	66
6.1	Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen	66
6.2	Auswirkungen auf das Personal des Staates	73
6.3	Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung	73
6.4	Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg, und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung.....	74
	ANHÄNGE	75

1 NOTWENDIGKEIT ZU EINER REFORM DES RECHTS ÜBER DIE MOBILITÄT

Derzeit ist die Mobilität im Kanton Freiburg hauptsächlich im Strassengesetz und im Verkehrsgesetz geregelt. Das erste stammt aus dem Jahr 1967 (Gesetz vom 15. Dezember 1967 über die Strassen; StrG; SGF 741.4), das zweite aus dem Jahr 1994 (Gesetz vom 20. September 1994 über den Verkehr; VG; SGF 780.1). Seit dem Datum der Annahme der entsprechenden Gesetze hat sich die Mobilität stark verändert. Ihre Realität, ihre Wahrnehmung, ihre Planung, ihre Herausforderungen und ihre Dimension wurden vollständig umgekrempelt. Mobilität wird heute nicht mehr primär als solche auf der Strasse gedacht, sondern als ein umfassendes, multimodales, zusammenhängendes und zunehmend schnelllebiges System.

Besonders veraltet ist, trotz zahlreicher Teilrevisionen, das Strassengesetz. In der Tat ist es überladen mit Bestimmungen, die sich nicht (oder nicht mehr) in Anwendung befinden oder verliert sich in Details. Darüber hinaus wurden in den aufeinanderfolgenden Teilrevisionen viele Ergänzungen hinzugefügt, insbesondere im Bereich der sanften Mobilität, ohne dass das Gesetz als Ganzes neu überdacht worden wäre, was dazu führte, dass seine Systematik und Struktur zu wünschen übriglassen. Es handelt sich um ein Gesetz, das der Nichtfachfrau oder dem Nichtfachmann eher obskur erscheint.

Auch das Verkehrsgesetz ist lückenhaft und veraltet. Es wurde vor allem für die Gründung der CUTAF (Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg, 2009 nach der Gründung der Agglomeration Freiburg aufgelöst) verwendet, insbesondere durch sein Kapitel 3. Zudem sieht es z. B. keine Regeln für die Bestellung und Finanzierung von Angeboten des lokalen öffentlichen Verkehrs ausserhalb regionaler Verkehrsverbunde vor, was die zur Kollaboration willigen Beteiligten in diesem Bereich aber nicht daran hindert, in der Praxis relativ zufriedenstellend zusammenzuarbeiten. Generell sollte die Zusammenarbeit, insbesondere auf der Ebene der Finanzierung, zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen (Staat, Agglomerationen, Gemeinden) im neuen Gesetz geregelt werden.

Die derzeitige Freiburger Gesetzgebung sieht keine Bedingungen für eine kohärente Entwicklung des öffentlichen Verkehrs vor und lässt nur wenig Raum zur Entwicklung der

sanften Mobilität. Die entsprechenden Bestimmungen sind über mehrere Gesetze verstreut und basieren auf keinen spezifischen allgemeinen Prinzipien. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um minimalistische Ausführungsbestimmungen zum Bundesrecht. Eine Reihe von Schlüsselfragen, einschliesslich Planungsfragen, bleiben unbeantwortet und -geregelt. Die meisten Bestimmungen zur sanften Mobilität wurden mehr schlecht als recht ins Strassengesetz aufgenommen, was sich als unzureichend erweist, um ihr den ihr gebührenden Platz einzuräumen.

Darüber hinaus haben Nachbarkantone kürzlich ihre Gesetzgebung zur Mobilität überarbeitet. So haben beispielsweise die Kantone Bern und Neuenburg 2008 bzw. 2020 ihre Strassenverkehrsgesetzgebung im Rahmen einer allgemeineren Überarbeitung ihrer Mobilitätsgesetzgebung komplett überarbeitet. Der Kanton Wallis hat sein Gesetz über die sanfte Mobilität im Jahr 2011 komplett überarbeitet.

Um gewisse Unzulänglichkeiten und Lücken zu schliessen, hat die Raumplanungs, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), die für den Vollzug der Gesetzgebung über die Strassen und den Verkehr zuständig ist, in der Praxis eine Reihe von Lösungen entwickelt, die im neuen Gesetz verankert werden sollen.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass das Gesetz des Staates Freiburg über die Mobilität nicht mehr den Bedürfnissen der heutigen und zukünftigen Mobilität im Kanton entspricht und einer umfassenden Reform bedarf.

2 URSPRÜNGE DES VORENTWURFS UND PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE

Zunächst wurde eine Überarbeitung des Strassengesetzes ins Auge gefasst, dann gewann das Projekt an Dynamik. Tatsächlich hat der Grosse Rat mit der Annahme der Motion 2017-GC-50 Collomb Eric - Ein neues Mobilitätsgesetz beschlossen, ein einziges Gesetz zu schaffen, das die gesamte durch kantonales Recht geregelte Mobilität abdeckt – eine Schweizer Premiere. Ein solches Gesetz ist im Legislaturprogramm 2017-2021 des Staatsrats enthalten.

2.1 Die Arbeitsgruppen

Im Jahr 2014 wurden mehrere Arbeitsgruppen ins Leben gerufen, welche die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen analysieren und nach Konzepten und materiellen Lösungen für den Vorentwurf suchen sollten. Im Jahr 2018 wurde ein Projektleitung ins Leben gerufen und mit der Fortsetzung der Projektarbeiten beauftragt.

Mit dem Beschluss des Staatsrats vom 18. September 2018 wurde ebenfalls ein Lenkungsausschuss (CoPil) eingesetzt, der die strategischen Optionen festlegen und den Text des von den Arbeitsgruppen erarbeiteten Vorentwurfs prüfen und validieren sollte. Da die Hauptadressaten des Strassengesetzes und des Verkehrsgesetzes die Gemeinden und die betroffenen Fachkreise sind und es sich um grosse finanzielle und politische Einsätze handelt, hielt es der Staatsrat für notwendig, die Vertreterinnen und Vertreter der folgenden Instanzen miteinzubeziehen. Der Lenkungsausschuss begleitete die Erarbeitung des Vorentwurfs vom 11. Oktober 2018 bis zum 11. November 2020 und setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

- > Jean-François Steiert (Präsident, Staatsrat und Direktor RUBD);
- > Eric Collomb (Vizepräsident und Vertreter der christlichdemokratischen Fraktion);

- > André Magnin (Kantonsingenieur, Vorsteher des Tiefbauamts);
- > Grégoire Cantin (Vorsteher des Amts für Mobilität);
- > Philippe Allain (Kommandant der Kantonspolizei, vertreten durch Jean-Marc Rotzetter, Chef der Strassenverkehrs- und Schifffahrtspolizei);
- > Paola Ghielmini Krayenbuhl (Vertreterin der Fraktion Mitte Links Grün);
- > Simon Bischof (Vertreter der Sozialdemokratischen Fraktion);
- > Nicolas Bürgisser (Vertreter der freisinnigen Fraktion);
- > Jean-Daniel Chardonens (Vertreter der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei);
- > David Fattebert (Vertreter des Freiburger Gemeindeverbands);
- > Kuno Philipona (Vertreter des Freiburger Gemeindeverbands);
- > Marc Genilloud (Mitglied des Freiburgischen Verbands der Beauftragten des Baugewerbes);
- > Michel Nicolet (Vertreter der Freiburgischen Verkehrsbetriebe TPF);
- > Eliane Dévaud-Sciboz (Vertreterin der Agglomerationen; eingeladen);
- > Sonja Gerber (juristische Beraterin der RUBD und Projektleiterin).

Der Vorentwurf war (noch) nicht Gegenstand einer internen Vernehmlassung. Neben dem Tiefbauamt (TBA) und dem Amt für Mobilität (MobA), die an der Entwicklung des Vorentwurfs beteiligt waren, wurden auch andere Ämter punktuell zu Themen und Bestimmungen konsultiert, die sie direkt betreffen.

2.2 Die parlamentarischen Vorstösse

Der Vorentwurf ermöglicht es, drei Motionen und einem Postulat, die vom Grossen Rat gemäss Art. 75 des Gesetzes vom 6. September 2006 über den Grossen Rat (GRG; SGF 121) Folge zu leisten. Er berücksichtigt auch bestimmte Bedenken, die in parlamentarischen Anfragen geäussert wurden.

2.2.1 Postulat 2019-GC-75– Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität

2.2.1.1 Zusammenfassung des Postulats

In einem am 23. Mai 2019 eingereichten und vom Grossen Rat am 25. Juni 2020 angenommenen Postulat halten die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti fest, dass die Mobilität eine der Hauptursachen für Treibhausgasemissionen (THG) darstellt und dass der Kanton Freiburg mit einem im interkantonalen Vergleich rekordhohen Motorisierungsgrad und einem unterdurchschnittlichen ÖV-Anteil zu diesem Problem beitrage.

Sie fordern eine Bestandesaufnahme der Klimaschutzmassnahmen, die im Bereich der Mobilität zu ergreifen sind, insbesondere zur Reduzierung der THG-Emissionen, die für jede Massnahme mindestens die Finanzierungsmöglichkeiten, die nötigen gesetzlichen Entscheide, nach Möglichkeit die geschätzte Klimawirkung der Massnahmen sowie eine Agenda zu ihrer Umsetzung umfassen. Zweitens fordern sie eine Studie unter anderem zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, zu den im Kanton umzusetzenden Mitteln, um den öffentlichen Verkehr für Jugendliche attraktiver zu machen, den Gesamtmotorisierungsgrad (Benzin- und Dieselfahrzeuge) zu senken und die E-Mobilität attraktiver zu machen, zusätzlich zu steuerlichen Massnahmen zur Förderung des klimafreundlichen Verkehrs, zu Massnahmen in Bezug auf Parkplätze, Verkehr und Raumplanung.

2.2.1.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat legt eine nicht abschliessende Liste der verschiedenen Elemente vor, die mit dem Thema in Zusammenhang stehen, wie z.B. den Klimaplan des Kantons Freiburg, die Strategie für nachhaltige Entwicklung, den Massnahmenplan für den Schutz der Luft, die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, die sektoriellen Pläne für Velos (Sachplan Velo) und Park-and-Ride-Anlagen, die Überarbeitung der Motorfahrzeug-Besteuerung und den kantonalen Masterplan, der sich auf die Urbanisierung und Verdichtung im Einklang mit der Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots konzentriert. Er stellt ausserdem fest, dass ein Gesetz über die Mobilität, das derzeit erarbeitet wird, es ermöglichen wird, Mobilität umfassend zu behandeln und die Notwendigkeit zu berücksichtigen, eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln, die das Klima und die Umwelt respektiert. Er erwähnt auch das kantonale Klimagesetz, das sich ebenfalls im Entwurfsstadium befindet und das unter anderem ein kantonales Klimaziel festlegen und eine Rechtsgrundlage für die Entwicklung eines kantonalen Klimaplanes und die Einrichtung eines kantonalen Klimafonds schaffen wird.

Der Staatsrat kommt zum Schluss, dass die oben genannten Elemente zeigen, dass viele Massnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität bereits umgesetzt wurden oder im Begriff sind, es zu werden. Weitere Massnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen werden in den künftigen Klimaplan integriert. Er ist daher der Ansicht, dass es keinen Bedarf für ein neues politisches Dokument zu Massnahmen gibt, dessen Entwicklung weitere Zeit und Ressourcen in Anspruch nehmen würde. Er schlägt jedoch vor, die Vorschläge und Anregungen insbesondere im Rahmen der Gestaltung des künftigen Klimaplanes zu berücksichtigen.

2.2.1.3 Folge für den Vorentwurf

Das Hauptziel des Vorentwurfs ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Art. 1 Abs. 1). Die Koordinierung mit den Zielen des Umweltschutzes ist ein weiteres Ziel des Vorentwurfs (Art. 1 Abs. 2 Bst. c). Einer der Grundsätze des Vorentwurfs sieht vor, die Entwicklung der Klimaszenarien zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 3). Diese Ziele und Prinzipien sind in einer Reihe von Bestimmungen verankert (siehe für weitere Details das Kapitel 6.4).

2.2.2 Motion 2018-GC-42 – Kantonale gesetzliche Regelung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege

2.2.2.1 Zusammenfassung der Motion

Mit der am 21. März 2018 eingereichten und begründeten Motion fordern die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti zusammen mit 29 Mitunterzeichnenden ein kantonales Einführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SG 704). Sie präzisieren, dass diese Bestimmungen im Rahmen eines künftigen Mobilitätsgesetzes aufgeführt sein können.

Die Motionärinnen stellen fest, dass der Unterhalt der Fuss- und Wanderwege von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich erfolgt und die zur Verfügung gestellten Mittel und die Qualität oft nicht dem Willen des oben erwähnten Bundesgesetzes entsprechen. Ausserdem stellen sie fest, dass die Vernetzung des Fusswegnetzes im Ortskern und dem Wanderwegnetz, das aus den Siedlungsraum herausführt, zu wünschen übriglässt.

Sie halten eine spezifische gesetzliche Regelung zu Fuss- und Wanderwegen, insbesondere was deren Förderung, Realisierung und Finanzierung betrifft, für erforderlich. Eine solche Regelung kann auch in Form eines eigenen Abschnitts im künftigen kantonalen Gesetz über die Mobilität erfolgen.

2.2.2.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat erwähnt darin, dass im kantonalen Gesetz vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; SGF 951.1) ergänzend ein mit «Die offiziellen Freizeitwegnetze» betiteltes Kapitel aufgenommen wurde. Er erinnert auch daran, dass ergänzend zum neuen kantonalen Richtplan (KantRP), der vom Staatsrat am 2. Oktober 2018 angenommen wurde, der Kanton „ein Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege schafft (Thema Fussweg) und dass das kantonale Gesetz über den Tourismus mit dem Thema Wanderwege ergänzt wird, was den Hauptanliegen der behandelten Motion entspricht.

Er schliesst daraus, dass die Überlegungen zur Umsetzung dieser Motion im Rahmen der Entwicklung des neuen Gesetzes über die Mobilität in diese einfließen sollen. Die Ausführungsbestimmungen können darin in Form eines Kapitels oder Abschnitts aufgenommen werden oder, falls erforderlich, Gegenstand eines spezifischen Ausführungsgesetzes sein. In diesem Rahmen werden auch Überlegungen zur Velomobilität angestellt.

2.2.2.3 Folge für den Vorentwurf

Die Regelungen für die Planung, die Anlage, die Finanzierung und die Pflege von Fuss- und Wanderwegen wurden entwickelt und sind insbesondere Gegenstand spezifischer Abschnitte im Vorentwurf (siehe zu Details hierzu das Kapitel 3.3).

2.2.3 *Motion 2017-GC-50 – Ein neues Mobilitätsgesetz*

2.2.3.1 Zusammenfassung der Motion

In einer am 23. März 2017 eingereichten und am 22. März 2018 vom Grossen Rat angenommenen Motion forderten Eric Collomb und 23 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner den Staatsrat auf, die Möglichkeit der Ausarbeitung eines neuen Mobilitätsgesetzes zu prüfen, das sowohl das Strassen- als auch das Verkehrsgesetz ersetzen könnte. Nach Ansicht der Motionärinnen und Motionäre würde ein solches Gesetz die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, um den Herausforderungen der Mobilität im 21. Jahrhundert zu begegnen.

2.2.3.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat anerkennt das Bedürfnis einer (Total-)Revision des Strassengesetzes sowie auch des Verkehrsgesetzes. Die Mobilität muss gesamtheitlich angegangen werden. Er nimmt den Wunsch der Motionärinnen und Motionäre, die eine Prüfung der Möglichkeit zur Ausarbeitung eines (einzigen) Mobilitätsgesetzes als Ersatz für die Strassen- und Verkehrsgesetzgebung verlangt, befürwortend auf.

2.2.4 *Motion 2015-GC-17– Klassierung der Gemeindestrassen mit starkem Regionalverkehr*

2.2.4.1 Zusammenfassung der Motion

In einer am 12. Februar 2015 eingereichten und am 9. September 2015 vom Grossen Rat angenommenen Motion schlugen Grossrat Christian Ducotterd und 11 Mitunterzeichnerinnen

und Mitunterzeichner mit der Feststellung, dass gewisse Gemeindestrassen ebenso stark mit Durchgangsverkehr belastet werden wie gewisse Kantonsstrassen, eine Änderung des Strassengesetzes vor, indem eine Klasse «Gemeindestrassen mit starkem Regionalverkehr» geschaffen wird.

Dieses Prinzip würde die Folgen des derzeitigen Klassierungssystems abmildern. Die Regierung muss vorschlagen, nach welchen Kriterien und auf welche Art und Weise diese neue Kategorie finanziert werden soll; dabei muss aber der Gesamtvoranschlag für das Kantonsstrassennetz nicht zwingend erhöht werden.

Die Zuteilung einer Strasse zu dieser neuen Klasse sollte eine Ausnahme bleiben.

2.2.4.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Die Festlegung von Strassenkategorien wird dabei untersucht und allenfalls vervollständigt und die Liste der Kriterien für die Klassierung wird überprüft und an die jetzigen und die künftigen Anforderungen an ein Strassennetz von kantonaler Bedeutung angepasst werden. Diese Problematik wird im Rahmen der Revision des Strassengesetzes geprüft.

2.2.4.3 Folge für den Vorentwurf

Die Einteilung öffentlicher Strassen (Art. 29 des Vorentwurfs) erfolgt gemäss deren Eigentümerinnen und Eigentümern. Aus Kohärenzgründen wurde daher beschlossen, keinen zweiten Typ von Gemeindestrassen hinzuzufügen.

Die Klassierungskriterien von Gemeindestrassen wurden angepasst (Art. 30 und 34 des Vorentwurfs), ohne dass dies jedoch grössere Auswirkungen auf die jeweiligen Strassennetze hat (siehe Art. 195 des Vorentwurfs für die Änderungen, die sich aus dem Vorentwurf ergeben). Gemeindestrassen dienen per Definition nur als lokale Verbindungen, während Kantonsstrassen Verbindungsstrassen für den überregionalen und regionalen Verkehr sind. Daher sollte es keine Gemeindestrassen «mit starkem Regionalverkehr» geben.

Zu beachten ist, dass in Art. 103 Abs. 3 eine neue Regelung für den überregionalen und regionalen Durchgangsverkehr auf Kantonsstrassen eingeführt wird. Der Vorentwurf sieht eine Beteiligung des Staates an Objekten mit städtebaulichem Charakter auf Kantonsstrassen vor (Einrichtungen von lokalem Charakter, für welche die Gemeinden aufkommen) übernimmt, die hauptsächlich durch den Durchgangsverkehr verursacht werden, weil letzterer eine staatliche Angelegenheit darstellt. Die Modalitäten zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.

2.2.5 *Parlamentarische Anfragen*

Der Vorentwurf berücksichtigt die folgenden Anfragen, wie der Staatsrat dies in seinen Antworten ankündigte:

- > Anfrage 2019-CE-37 - Sudan Stéphane – Elektromobilität im Kanton Freiburg;
- > Anfrage 2017-CE-80 - Dafflon Hubert – Parkierungspolitik, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr: Welche Strategien verfolgen die mittleren und grossen Verkehrserzeuger des Staats Freiburg?;
- > Anfrage 2017-CE-263 - Butty Dominique – Strassengesetz, Einteilung der Strassen;
- > Anfrage 2013-CE-35 - Butty Dominique – Einteilung der Strassen.

3 WICHTIGSTE NEUERUNGEN DES VORENTWURFS

Der Vorentwurf ist mehr als nur eine Zusammenlegung von zwei Gesetzen (Strassengesetz und Verkehrsgesetz). Er regelt alle Aspekte der kantonalen Mobilität, insbesondere die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Unterhalt und die Signalisation der Mobilitätsinfrastruktur und des Personen- und des Warenverkehrs.

3.1 Neue Ziele

Mit dem Vorentwurf wird versucht, die Mobilität von heute und morgen in einem sowohl demografisch als auch wirtschaftlich wachsenden Kanton nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Es wird versucht, auf die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen zu reagieren, welche die Mobilität mit sich bringt, einschliesslich Klimawandel, Digitalisierung, Sesshaftigkeit, neue Formen von Arbeit und Mobilität usw.

Die Ziele des Vorentwurfs, die grösstenteils neu und ehrgeizig sind, werden in Artikel 1 (Zweck des Gesetzes) dargelegt. Einige davon sind direkt aus Artikel 78 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 abgeleitet (KV.FR; SGF 10.1), die vorsieht, dass der Staat eine koordinierte Verkehrspolitik betreibt, der Sicherheit besondere Aufmerksamkeit schenkt und den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr fördert. Andere orientieren sich am kantonalen Richtplan vom 2. Oktober 2018, der darauf abzielt, das Territorium zu organisieren, insbesondere im Hinblick auf eine effizientere Organisation der Mobilität, z. B. durch die vorrangige Konzentration der Bevölkerungsentwicklung entlang der ÖV-Strecken oder in Zentren, die für eine signifikante Entwicklung der sanften Mobilität von ausreichender Bedeutung sind, oder durch die Reduzierung des übermässigen Anteils der Bevölkerungsentwicklung ausserhalb des Gebiets, die der Kanton in den letzten Jahrzehnten erlebt hat.

Dieser Vorentwurf zielt auch darauf ab, rechtliche Grundlagen einzuführen, um das tägliche Leben der Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätsinfrastrukturanlagen zu verbessern, indem ihre Mobilität, ihre Sicherheit, ihr Komfort und der Verkehrsfluss verbessert werden. Sie verbessert die Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit unter Berücksichtigung der Gleichbehandlung insbesondere von Anwohnerinnen und Anwohnern, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Eigentümerinnen und Eigentümern von Strassengrundstücken. Es wird dann an der Durchführungsverordnung und den Vollzugsbehörden liegen, diese in die in die Praxis umzusetzen.

3.2 Nachhaltige Mobilität

Das Hauptziel des Vorentwurfs ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Art. 1 Abs. 1). Sie ist Teil der nachhaltigen Entwicklung, die gemäss Artikel 3 der Verfassung des Kantons Freiburg eines der Ziele des Staates ist (siehe dazu Kapitel 6.4 weiter unten) und ein Ziel der Strategie für die nachhaltige Entwicklung (vgl. Ziel 11.2). Der Vorentwurf beschränkt sich nicht allein auf die Frage der Fortbewegungsmittel, aber integriert die Fähigkeit jeder und jedes Einzelnen, sich im Kanton fortbewegen zu können. Zum einen geht es darum, die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern sicherzustellen. Zum anderen geht es darum die negativen Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt, die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit – sowohl für heutige als auch für künftige Generationen – zu begrenzen. Es geht folglich darum, die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen:

- > Umweltaspekte, wie z. B. die Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt (Umweltverschmutzung, Lärm usw.) durch die eingesetzten Transportmittel und die Mobilitätsinfrastrukturanlagen;
- > Wirtschaftliche Aspekte, wie z. B. die Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen, Schaffung von lokalen Arbeitsplätzen und von Arbeitsplätzen, die für das reibungslose Funktionieren der Wirtschaft notwendig sind, indem die Versorgung und Lieferung aller Arten von Waren und Dienstleistungen sichergestellt wird;
- > Soziale Aspekte, wie z. B. die Bereitstellung von sicheren Mobilitätsdiensten, die an jeden angepasst sind, mit besonderem Augenmerk auf deren Zugänglichkeit für ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, jedoch auch aus finanzieller Sicht.

3.3 Sanfte Mobilität

Der Vorentwurf erweitert die Regelungen für die sanfte Mobilität erheblich. So wird deren Anzahl erhöht, systematisiert und strukturiert und der Vorentwurf will diesem Zweig der Mobilität den Platz geben, der ihm gebührt. Das Ziel der Förderung der sanften Mobilität ist in Art. 1 Abs. 2 Bst. b verankert. Dies ist die Form der Mobilität, die am ehesten geeignet ist, den Hauptzweck des Gesetzes, die Förderung nachhaltiger Mobilität, zu erfüllen, obwohl auch andere Formen der Mobilität notwendig sind und zur Erreichung dieses Ziels beitragen können.

Diese Regelungen dienen u.a. als Ausführungsbestimmungen zum Bundesrecht. Artikel 88 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101; BV) weist dem Bund grundsätzlich eine beschränkte Zuständigkeit für Fuss- und Wanderwege und seit der von Volk und Ständen am 23. September 2018 angenommenen Änderung auch für Velowege zu. Auf dieser Grundlage verabschiedete der Bund im Jahr 1985 das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege und gab vom 13. Mai bis 10. September 2020 einen Vorentwurf des Veloweggesetzes in die Vernehmlassung. Letzterer wurde für den Vorentwurf verwendet, aber alle Änderungen, die als Ergebnis der Vernehmlassung eingebracht wurden, werden bei Bedarf in das Gesetz über die Mobilität einfließen. Diese beiden Texte des Bundes legen die Grundsätze fest, die für Fussgänger-, Wander- und Radwege gelten, die im Vorentwurf als Wege der sanften Mobilität oder des Langsamverkehrs bezeichnet werden. Letzterer enthält die kantonalen Ausführungsbestimmungen dieser beiden Texte und ergänzt sie. Im Allgemeinen wurden die in diesen Texten verwendeten Begriffe in den Vorentwurf aufgenommen, um eine gute Kohärenz zwischen dem Recht des Kantons Freiburg und dem Bundesrecht zu gewährleisten.

3.4 Innovation

Artikel 1 Abs. 1 Bst. d gibt ein weiteres Ziel vor, nämlich die Förderung von Innovationen im Bereich der Mobilität. Dieses Ziel wird in den Artikeln 99, 100 und 176 konkretisiert, welche die Unterstützung von Initiativen, Pilotprojekten oder innovativer Forschung im Bereich der nachhaltigen Mobilität vorsehen, dadurch soll die Entwicklung zukunftsorientierter, nachhaltiger und digitaler Kompetenzen in Industrie, Forschung und öffentlichem Verkehr im Kanton gefördert werden.

3.5 Mobilitätssystem

Artikel 1 Abs. 2 Bst. a setzt in Verbindung mit dem in Artikel 3 Abs. 1 (zu Beginn) und Abs. 2 festgelegten Grundsatz ein weiteres Ziel, nämlich die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätssystems. Dieses Verständnis von Mobilität spiegelt sich in der Einführung vieler neuer Merkmale im Vorentwurf wider, der die Mobilität insgesamt regeln soll.

Dabei handelt es sich im Vorentwurf um die Zusammenführung alles bestehenden Rechts zur Mobilität. Insbesondere wurden ganze Abschnitte des Gesetzes über den Tourismus (Wander- und Radwanderwege) und des Gesetzes vom 18. Dezember 2009 über die Gewässer (Gewässergesetz; GewG; SGF 812.1) (Bauwerke für die konzessionierte Schifffahrt) in das Gesetz aufgenommen und ein neuer Bereich wird geregelt (Personentransport mit Taxis und Limousinen).

Dieses Ziel der Ganzheitlichkeit hat auch dazu geführt, dass so weit wie möglich Terminologie, Konzepte und Werkzeuge übernommen wurden, die an alle Formen der Mobilität, auch die der Zukunft, angepasst sind. Einige davon sind neu, andere wurden insbesondere aus dem Strassengesetz übernommen und modifiziert, damit die gesamte Mobilität abgedeckt werden kann. Die drei wichtigsten terminologischen Neuerungen im Vorentwurf sind die Mobilitätsinfrastrukturanlage (Art. 26), die Mobilitätsroute (Art. 27) und der Mobilitätsroutenplan (Art. 68).

Jede Form der Mobilität hat jedoch eine Reihe von spezifischen Regeln, denen der Vorentwurf Raum lässt. Um die verschiedenen Formen der Mobilität zu einem kohärenten und funktionalen Ganzen zusammenzuführen, muss jede einzelne klar definiert und abgegrenzt werden.

Diese beiden Realitäten spiegeln sich in der Struktur des Vorentwurfs wider, der Abschnitte mit spezifischen Regelungen und Abschnitte mit allgemeinen Regelungen enthält.

Der Vorentwurf zielt auch darauf ab, den Verkehr zu managen, zu moderieren und zu verflüssigen.

Um schliesslich die Ganzheitlichkeit und Effizienz des Systems zu verbessern, enthält der Vorentwurf Regelungen zu den Übergängen zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen, die in der aktuellen Gesetzgebung fehlen. Der Vorentwurf enthält insbesondere neue Regelungen zu Park-and-Ride-Anlagen und zum Parken.

Um ein ganzheitliches Mobilitätssystem zu erreichen, ist es notwendig, die Regelungen zur Aufgabenteilung zwischen dem Staat und den Gemeinden zu ändern, insbesondere indem dem Staat der Bau und die Finanzierung aller Bushaltestellen an Kantonsstrassen, für die er für die Bestellungen von Mobilitätsdienstleistungen zuständig ist, sowie die der wichtigsten Radwege zugewiesen werden.

3.6 Vereinfachung und Klarstellung

Artikel 1 Abs. 2 Bst. e besagt, dass eines der Ziele darin besteht, einfache und rasche Verfahren zu gewährleisten. Der Vorentwurf sieht verschiedene Änderungen vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Darin wird ein einziges Genehmigungsverfahren für die Änderung oder den Umbau der gesamten Mobilitätsinfrastruktur vorgesehen, einschliesslich aller erforderlichen

Genehmigungen, insbesondere was Enteignungen betrifft. Andere Prinzipien und Regelungen sind für alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen oder zumindest für die sanfte Mobilität oder den öffentlichen Verkehr verallgemeinert.

Die Reduzierung und Klärung von internen und externen Verweisen und die Anwendung einer guten Systematik helfen zu klären, welche Regelungen im jeweiligen Fall gelten.

Im Übrigen wurden die Regelungen für die Planung geklärt und systematisiert. Alle Planungsinstrumente des Vorentwurfs sind in Abschnitt 3 zusammengefasst, der mit einer abschliessenden Liste beginnt und mit einigen gemeinsamen Grundsätzen endet.

Schliesslich wurden die Regelungen über die Zuständigkeit, über die Delegation von Zuständigkeiten und die Ausführung durch Substitution präzisiert.

3.7 Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen

Artikel 1 Abs. 2 Bst. e in Verbindung mit dem in Artikel 3 Abs. 1 festgelegten Grundsatz betont die Bedeutung der Koordination der Planung und Umsetzung der Mobilität mit den Zielen der Raumplanung (Art. 72 KV), der Energie (Art. 77 KV) und dem Umweltschutz (Art. 71 und 73 KV).

Zusätzlich ist die Mobilität nun als ganzheitliches System organisiert, denn effektiv steht sie in einer starken Wechselwirkung mit anderen öffentlichen Politikbereichen. Eines der Ziele der Strategie für nachhaltige Entwicklung (Ziel 11.2) befasst sich mit der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und legt mehrere Mobilitätsziele für 2026 bzw. 2031 fest. Darüber hinaus ist die Mobilität ein Schwerpunkt des Klimaplanes, der sich derzeit in der Vernehmlassung befindet. Diese verschiedenen Strategien und die daraus resultierenden Massnahmen sind bei der Umsetzung des Gesetzes zu berücksichtigen, wie dies auch in Artikel 11 Abs. 4 vorgeschrieben ist.

3.8 Finanzierung

Die Verbesserung der Verteilung der Zuständigkeiten zwischen Staat und Gemeinden zur Schaffung eines umfassenden Mobilitätssystems ist mit zusätzlichem Aufwand und vor allem mit einem erheblichen Transfer von Finanzmitteln von den Gemeinden zum Staat verbunden. Um diese Verlagerung durch die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts zwischen Staat und Gemeinden zu kompensieren, werden mehrere Ausgleichsmöglichkeiten vorgeschlagen (vgl. 6.1.3), die aber im Vorentwurf noch nicht Gegenstand einer konkreten Bestimmung sind.

3.9 Weitere wesentliche Änderungen

Weitere Änderungen, die durch den Vorentwurf eingebracht werden, sind die Folgenden:

- > die Einführung einer neuen beratenden Kommission für Mobilität, die allgemeine Probleme in diesem Bereich untersucht, Vorschläge macht und zu spezifischen Mobilitätsproblemen Stellung nimmt (Art. 9);
- > eine neue Klassifizierung der öffentlichen Strassen, die mit dem Bundesrecht und den technischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) kompatibel ist und die Bestimmung der anwendbaren technischen Normen ermöglicht (Art. 30);

- > neue Regeln für den seitlichen und vertikalen Abstand zur Strasse, die besser an die aktuellen Gegebenheiten angepasst sind (Artikel 146 und 147);
- > die Einrichtung eines Mobilitätsnetz sicherheitsfonds (Art. 116);
- > Einführung eines Verfahrens zur gemeinsamen Bestellung durch den Staat und die Gemeinden im Rahmen der Bestellung von Angeboten des lokalen Personenverkehrs (Art. 166);
- > Regelung der Tätigkeiten der gewerbsmässigen Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen sowie der Vermittlertätigkeiten zwischen Fahrern und Kunden mit dem Ziel, die Gleichbehandlung der verschiedenen Akteure zu gewährleisten und eine Kontrolle dieser Tätigkeiten zu ermöglichen (Abschnitt 6).

4 KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN

1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

In diesem Artikel sind die Ziele des Vorentwurfs aufgeführt, die bereits oben ausführlich dargelegt wurden (vgl. Kapitel 3 nachstehend).

Art. 2 Anwendungsbereich

Absatz 1 legt den Gegenstand des Vorentwurfs so weitgehend und dynamisch wie möglich fest: die Mobilität in all ihren Formen.

Absatz 2 definiert den Anwendungsbereich des Vorentwurfs: den privaten und öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie sämtliche Mobilitätsinfrastrukturanlagen. Der Zweck dieses Artikels ist es, dem Vorentwurf den Umfang zu geben, den der Auftrag des Grossen Rates erfordert: sich mit der gesamten Mobilität, die in der Zuständigkeit des Kantons liegt.

Absatz 3 dieser Bestimmung verweist auf das Gesetz vom 30. Mai 1990 über die Bodenverbesserungen (BVG; SGF 916.1). Letzteres schliesst in seinem Artikel 18a Abs. 2 die Anwendung des geltenden Strassenrechts für Bodenmeliorationsstrassen aus. Aufgrund ihres besonderen Charakters unterliegen diese weiterhin der Gesetzgebung über die Bodenverbesserungen. Da Bodenmeliorationsstrassen in der Freiburger Gesetzgebung nicht definiert sind, wird in diesem Absatz festgelegt, dass eine Strasse unter den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Bodenverbesserungen fällt, wenn sie überwiegend einem land-, forst- oder alpwirtschaftlichen Nutzungsinteresse dient. Um festzustellen, ob ein Projekt hauptsächlich das Ziel der Bodenverbesserung verfolgt, wird auf die Prozentsätze Bezug genommen, die in jedem Fall vom Amt für Landwirtschaft (LWA) für die Gewährung von Subventionen berechnet und den einzelnen Projekten zugewiesen werden.

Strassen (und alle Mobilitätsinfrastrukturen), die im Rahmen einer Güterzusammenlegung geändert oder neu gebaut werden, aber nicht primär der Bodenverbesserung dienen, sollten jedoch dem Mobilitätsgesetz unterliegen, was der derzeitigen Praxis des LWA entspricht.

In Absatz 4 wird der Schultransport der Schulgesetzgebung zugeordnet, da dies ein sehr spezifischer Bereich der Mobilität ist, der nicht gut in diesen Vorentwurf passen würde. Das

bedeutet nicht, dass der Vorentwurf nicht für den Schultransport gilt. In der Tat bezieht sich das Schulgesetz in gewissen Aspekten darauf.

Der Vorbehalt auf die eidgenössische Gesetzgebung in Absatz 5 ist folgerichtig. In der Tat sind die Zuständigkeiten des Bundes im Bereich der Mobilität zahlreich und je nach Bereich exklusiv, geteilt oder auf Prinzipien beschränkt. Das Bundesrecht hat besonders starken Einfluss auf den Strassenverkehr, den konzessionierten öffentlichen Verkehr und auf die Mobilität in der Luft.

Art. 3 Grundsätze

Die Grundsätze des Gesetzes wurden bereits oben ausführlich erläutert (siehe nachstehendes Kapitel 3), aber die Bedeutung der Koordination kann noch einmal in Erinnerung gerufen werden. Die Mobilität bildet ein ganzheitliches System, das keiner bestimmten Form der Mobilität Vorrang einräumt. Diese ganzheitliche Betrachtung soll es ermöglichen, die Effizienz, die Attraktivität und die Sicherheit der Mobilitätsinfrastrukturanlage zu verbessern.

Absatz 3 ist weniger zentral, aber er bekräftigt ein neues Anliegen, das vor allem eines der beiden Ziele des Klimaplanes ist, nämlich «die Sicherstellung der Anpassungsfähigkeit des Kantonsgebiets an den Klimawandel». Im Rahmen des Vorentwurfs soll somit sichergestellt werden, dass die Mobilitätsinfrastrukturen an neue Klimaszenarien, insbesondere Hitzewellen, Überschwemmungen und Unwetter, angepasst werden. Dieses Anliegen betrifft den gesamten Vorentwurf, von der ganzheitlichen Planung bis zur Wahl des Belags der Routen.

Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht

Mobilitätsdaten gewinnen immer mehr an Bedeutung, nicht zuletzt dank der technologischen Entwicklungen im Bereich der automatisierten Datenverarbeitung. Auf der einen Seite sammeln und nutzen die Verkehrs- und Mobilitätsakteure eine grosse und wachsende Menge an Daten über Autos, Bahnen, Busse, Velos sowie die Beeinflussung des Parkens und des Verkehrs. Andererseits sind diese Daten wertvoll und können den Behörden helfen, ihre Netzwerke und die Gebietsplanung zu verbessern. Für die Umsetzung des Vorentwurfs, einschliesslich der Mobilitätsplanung und des Unterhalts der Mobilitätsinfrastrukturanlage, werden Mobilitätsdaten benötigt. Die Absätze 1 und 2 weisen daher die Ämter an, die entsprechenden Daten selbst zu erheben und ermächtigen sie, diese Daten unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen direkt zu erheben oder über Dritte erheben zu lassen.

2 Zuständigkeiten

Art. 5 Staatsrat

Der Staatsrat übt die Oberaufsicht aus, erlässt das Ausführungsreglement und bestimmt die Behörden, die für den Vollzug des Gesetzes zuständig sind, wie dies bereits im Strassengesetz und im Verkehrsgesetz der Fall ist.

Art. 6 Zuständige Direktion

Die zuständige Direktion wird als diejenige bezeichnet, die für die Mobilität zuständig ist, weil Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Anpassung der kantonalen Gesetzgebung an das Gesetz vom 16. Oktober 2001 über die Organisation des Staatsrates und der Verwaltung (SGF 122.0.4)) vorsieht, dass in den Erlassen des Grossen Rates die Namen der Direktionen durch eine neutrale Bezeichnung zu ersetzen sind. Es handelt sich hierbei, wie im Strassengesetz

angegeben, um die RUBD, deren derzeitiger Zuständigkeitsbereich das Mobilitätsmanagement und die Strassen umfasst (Art. 8 Bst. g^{bis} und h der Verordnung vom 12. März 2012 zur Festlegung der Zuständigkeiten der Direktionen des Staatsrates und der Staatskanzlei (ZDirV; SGF 122.0.12)). In Bezug auf das Strassengesetz wird deren Rolle präzisiert. Sie ist als Vollzugsbehörde für die kantonale und eidgenössische Gesetzgebung und als Gesprächspartnerin der Bundesbehörden in ihrem Zuständigkeitsbereich bestimmt. Absatz 3 ordnet ihr eine allgemeine zusätzliche Zuständigkeit zu.

Art. 7 Ämter

Zwei Ämter sind, in Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, dafür verantwortlich, an der Umsetzung des Vorentwurfs mitzuwirken. Es handelt sich dabei um das MobA, das im Verkehrsgesetz benannte Amt, und um das TBA, das im Strassengesetz benannte Amt. So wie es aussieht, behält jedes der beiden Ämter dessen Zuständigkeitsbereich, der im Ausführungsreglement präzisiert wird. Die beiden Ämter bleiben bestehen und werden nicht zusammengelegt, da jedes eine je andere Rolle spielt. Das MobA widmet sich dem multimodalen Ansatz und der allgemeinen Planung, während das TBA den Staat als Eigentümer vertritt, der Strassenbauten umsetzt, für deren Unterhalt zuständig ist und diese betreibt. In Kombination mit einer engen Zusammenarbeit funktioniert diese Rollenteilung zwischen zwei Ämtern seit der Gründung des MobA im Jahr 2012, das aus der Zusammenlegung eines Teils des früheren Amtes für Verkehr und Energie und eines Teils des Tiefbauamtes hervorging, zur allgemeinen Zufriedenheit. Diese Konfiguration ermöglicht eine korrekte Verteilung der Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen Planern und Bewirtschaftern. Die Vielfalt der in den anderen Kantonen gewählten Lösungen zeigt, dass es keine eindeutige Lösung gibt.

Art. 8 Gemeinden

Die Zuständigkeit der Gemeinden (und nicht mehr des Gemeinderats, da der Vorentwurf die Verteilung der Zuständigkeiten innerhalb der Gemeinde nicht festlegen muss) wird allgemeiner formuliert, sie behalten aber die Aufsicht über die Gemeindestrassen und der Privatstrassen im Gemeingebrauch. Der verwirrende und veraltete Hinweis auf ein Gemeindestrassenreglement wird gestrichen.

Art. 9 Beratende Mobilitätskommission

Die beiden derzeitigen beratenden Kommissionen (Verkehr und Velo) werden zusammengelegt, um eine einzige Kommission mit einer ganzheitlichen Vision für den Geltungsbereich des Vorentwurfs zu schaffen. Es wird jedoch möglich sein, innerhalb der Kommission ständige oder zeitlich begrenzte Arbeitsgruppen für ein bestimmtes Thema einzurichten, wie z. B. für Fahrpläne im öffentlichen Verkehr.

Die Region als Element der Repräsentativität in Absatz 2 ist nicht als ein Bezirksäquivalent zu verstehen, sondern hat eine offenere Bedeutung.

3 Planungsinstrumente

Art. 10 Im Allgemeinen

Dieser Artikel listet die wichtigsten allgemeinen Instrumente auf, mit denen die Mobilität innerhalb des Kantons organisiert wird. Zu erwähnen ist auch der kantonale Richtplan, der

nicht spezifisch den Bereich der Mobilität betrifft, aber in Artikel 23 angesprochen wird. Derzeit stellt der kantonale Verkehrsplan das wichtigste Planungsinstrument dar, er wurde ursprünglich für den öffentlichen Verkehr konzipiert und für andere Aspekte der Mobilität verwendet, da er das einzige verfügbare Instrument war.

Art. 11 Kantonale Mobilitätsstrategie

Die kantonale Mobilitätsstrategie ist ein neues Instrument, die das Dach für die anderen Instrumente bildet. In ihr sind die strategischen und programmatischen Aspekte der Mobilität enthalten, die derzeit Bestandteil des kantonalen Verkehrsplans sind. Zu Beginn der Legislaturperiode aktualisiert, dient sie daher als politisches Ziel. Aus rechtlicher Sicht ist sie mit dem kantonalen Richtplan vergleichbar. Sie hat den Charakter einer verbindlichen Richtlinie für die Behörden, die sie bei der Erstellung der Netzpläne und der kantonalen Strassenbauplanung zu beachten haben. Sie ist jedoch nicht offiziell Teil des kantonalen Richtplans und fällt somit nicht in den Geltungsbereich des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (SR 700; RPG) und bedarf keiner Genehmigung seitens des Bundes. Sie muss mit dem kantonalen Richtplan übereinstimmen, der im Fall von Widersprüchen Vorrang hat (vgl. Art. 23). Inhaltlich zielt die Mobilitätsstrategie darauf ab, die Ziele der Mobilität zu definieren und die Mittel zur Erreichung dieser Ziele festzulegen. Sie koordiniert die Entwicklung aller Arten von Mobilitätsrouten.

Absatz 4 legt fest, dass die kantonale Mobilitätsstrategie bereichsübergreifende Strategien und andere Politiken berücksichtigen muss, einschliesslich der Strategie für nachhaltige Entwicklung, die konkrete Mobilitätsziele festlegt (Ziel 11.2), sowie des Klimaplanes, der sich derzeit in der Vernehmlassung befindet.

Art. 12 Plan des Kantonsstrassennetzes

In diesem neuen Instrument, bestimmt der Staatsrat welche Kantonsstrassen in dieses neue Instrument aufgenommen werden, und zwar auf der Grundlage der in den Artikeln 30 und 32 festgelegten Kriterien. Erst die Eintragung in diesen Plan verleiht einer Strasse ihren Charakter als Kantonsstrasse.

Art. 13 Strassenbauplan

Dieses Instrument ist ein internes Werkzeug der Direktion, das bereits im Strassengesetz existiert und übernommen werden sollte. Der Strassenbauplan legt die Reihenfolge der auszuführenden Arbeiten an den Kantonsstrassen fest (ca. 160 bis Sommer 2020). Diese festgelegte Reihenfolge wird jedoch häufig durch sich ändernde Verfahren gestört und muss daher ständig aktualisiert werden. Er liefert eine interne Sicht auf die Prioritäten und schafft nach aussen hin eine gewisse Transparenz über die festgelegte Priorisierung. Er ist für jedermann einsehbar, der danach verlangt. Er wird alle 5 Jahre überprüft, eine Periodizität, die auch in anderen Planungen üblich ist.

Art. 14 Plan des Gemeindestrassennetzes

Der Plan des Gemeindestrassennetzes, der das in Art. 12 StrG vorgesehene Verzeichnis der Gemeindestrassen und sonstiger Teile der öffentlichen Sache, die dem Verkehr offenstehen, ersetzt, enthält zwei Arten von Strassen mit unterschiedlichen Folgen. In diesem Plan legt die Gemeinde einerseits ihre Gemeindestrassen fest, basierend auf den Kriterien, die in den Artikeln 30 und 34 festgelegt sind. Erst die Eintragung in diesen Plan verleiht einer Strasse

ihren Charakter als Gemeindestrasse. Andererseits trägt die Gemeinde die auf ihrem Gebiet befindlichen privaten Strassen für den Gemeindegebrauch im Sinne von Artikel 35 ein, da es sich im Sinne des Gesetzes um öffentliche Strassen handelt. Aber es ist nicht diese Eintragung, die bestimmt, ob eine private Strasse für den Gemeindegebrauch zur Verfügung steht (vgl. Art. 36). Um eine regionale Koordination zu gewährleisten, wird dieser Plan in den Gemeinderichtplan und den regionalen Richtplan integriert, die hier und im weiteren Vorentwurf im Sinne der Artikel 41 bzw. 26 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 2. Dezember 2008 (RPBG; SGF 710.1) zu verstehen sind. Er erlangt damit die Rechtswirkung dieser beiden Richtpläne. Ziel dieses Artikels ist es, jede Gemeinde zu ermutigen, ganzheitlich über ihr Gemeindestrassennetz und dessen Bezug zu benachbarten Netzen nachzudenken.

Art. 15 Fusswegnetzplan

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Fusswegnetze in Pläne aufzunehmen, überlässt ihnen aber die Wahl der Art des Plans, obwohl die Botschaft zu diesem Gesetz empfiehlt, dass es sich um kommunale Pläne handeln soll. Dieser Artikel legt fest, dass es die Gemeinden sind, die das Fusswegnetz auf ihrem Gebiet in ihrem Gemeinderichtplan planen. Dies ist bereits heute der Fall, da diese Wege in das Verkehrsnetz einbezogen sind (Art. 23 des Ausführungsreglements zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11)), das ein integraler Bestandteil des Gemeinderichtplans ist (Art. 41 Abs. 2 RPBG). Die Aufnahme in den Gemeinderichtplan ermöglicht es u.a., die durch das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege auferlegte Verpflichtung zur periodischen Revision zu erfüllen.

Absatz 2 legt genauer fest, was enthalten sein soll. Mit Ausnahme einer Aufforderung, sich mit Schulwegen zu befassen, werden in diesem Artikel keine spezifischen Grundsätze für Fusswege erwähnt, die den Gemeinden bei der Entwicklung ihres Netzes dieser Art als Richtschnur dienen könnten, aber sie sind im kantonalen Richtplan zu finden und einige von ihnen werden durch die Definition in Artikel 47 abgedeckt.

Art. 16 Kantonaler Wanderwegnetzplan

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Fusswegnetze in Pläne aufzunehmen, überlässt ihnen aber die Wahl der Art des Plans, obwohl die Botschaft zu diesem Gesetz empfiehlt, dass es sich um kantonale Pläne handeln sollte. Da sich das Wanderwegnetz im Gegensatz zu den eher lokalen Fusswegen über das gesamte Kantonsgebiet erstreckt, sieht dieser Artikel vor, dass die Direktion das Wanderwegnetz durch den kantonalen Wanderwegnetzplan in Zusammenarbeit mit dem offiziellen Tourismusträger auf Kantonsebene gemäss der Gesetzgebung über den Tourismus plant (Freiburger Tourismusverband).

Zurzeit sind die Planungsregeln unklar. Das Gesetz über den Tourismus, das die kantonalen Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege enthält, verweist in Artikel 67 für die Planung von Wanderwegen auf das RPBG, ohne zu präzisieren, ob es sich dabei um ein kantonales oder kommunales Instrument handelt. In der Praxis sind es die Gemeinden, die sie in ihrem Gemeinderichtplan planen.

Absatz 2 präzisiert den Inhalt dieses Plans, während Absatz 3 den Grundsatz einer regelmässigen Überprüfung definiert, der in Artikel 4 Abs. 1 Bst. b FWG vorgeschrieben ist,

den er auf mindestens zehn Jahre festlegt, wobei er die derzeit in Artikel 59 Absatz 3 TG enthaltene Regel übernimmt.

Art. 17 und 18 Velowege

Der Gesetzesentwurf zum Bundesgesetz über die Velowege verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Velonetze in kantonale oder kommunale Pläne aufzunehmen. Der Vorentwurf sieht ein kantonales Velowegnetz vor, das vom Staat im kantonalen Velowegnetzplan geplant wird, ergänzt durch kommunale Velowegnetze, die jede Gemeinde auf ihrem Gebiet in ihrem Gemeinderichtplan plant. Der Vorentwurf zielt also darauf ab, ein echtes, von der Infrastruktur, genauer gesagt vom Kantonsstrassennetz, unabhängiges Velonetz zu schaffen, während derzeit der Sachplan Velo (der gemäss dem Gesetz über die Mobilität durch den Velowegnetzplan ersetzt wird), in dem die Direktion das kantonale Velowegnetz definiert, aber auch bestimmte Gemeinderouten integriert, auf letzterem basiert. Derzeit verweist das Gesetz über den Tourismus in Bezug auf die Planung von Radtourismusrouten auf die Gesetzgebung über die Strassen. Artikel 72b StrG räumt dem Staat die Kompetenz ein, dies, ohne weiteres zu präzisieren, in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden, Organisationen und Kreisen zu tun.

Artikel 17 Abs. 2 gibt Hinweise über den Inhalt des kantonalen Plans. Artikel 17 Abs. 3 sieht vor, dass sich Radstreifen und Radwege gegenseitig nicht ausschliessen. So ist es z. B. möglich, zunächst einen Radstreifen anzulegen, wenn die Strassenspur dies zulässt, was relativ schnell geht, und dann einen Radweg zu bauen, der sicherer ist, dessen Bau aber länger dauert, weil das notwendige Land erworben werden muss. So kann z. B. der Radstreifen auch für das Velonetz genutzt werden, während der Radweg für den Radtourismus genutzt werden würde. Die in Artikel 6 des Entwurfs des Bundesgesetzes dargelegten Grundsätze für die Planung von Velowegen wurden auf andere Planungen ausgedehnt, die im Vorentwurf des Gesetzes über die Mobilität vorgesehen sind (siehe Art. 24).

Artikel 17 Abs. 4 greift den Grundsatz der in Art. 4 Abs. 1 Bst. b FWG geforderten periodischen Überprüfung auf und legt diese auf mindestens alle 10 Jahre fest, wie dies bereits für die Planung von Wanderwegen der Fall ist.

Art. 19 Verkehrspläne – Kantonaler Verkehrsplan

Der kantonale Verkehrsplan dient der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet des Kantons Freiburg. Er wird in regelmässigen Abständen aktualisiert.

Er unterscheidet sich vom bisherigen kantonalen Verkehrsplan nach Artikel 9 ff. VG dadurch, dass der strategische Teil neu in der kantonalen Mobilitätsstrategie behandelt wird. Der neue kantonale Verkehrsplan ist ein operatives Instrument zur Umsetzung der politischen Vision (verankert in der kantonalen Mobilitätsstrategie) für den öffentlichen Verkehr und dient als Grundlage für Leistungsverträge zwischen Staat und Verkehrsunternehmen. Öffentliche Stellen, interessierte Kreise und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Artikel 25 an der Erstellung des Plans zu beteiligen.

Art. 20 Verkehrspläne – Interkommunaler Verkehrsplan

Diese Bestimmung übernimmt inhaltlich die Regelungen der Artikel 12 ff. VG und formuliert diese neu. Der Begriff «regional» wurde durch den Begriff «interkommunal» ersetzt, um zu unterstreichen, dass sich interessierte Gemeinden unabhängig vom regionalen Perimeter, der

im Raumplanungs- und Baugesetz definiert ist, organisieren können. Eine Gemeinde kann an mehreren interkommunalen Plänen beteiligt sein.

Absatz 3 betrifft die Agglomerationspläne. Dies ist das Pendant zu Artikel 27 Abs. 1 des RPBG für den Bereich Mobilität.

Art. 21 Verkehrspläne – Gemeinderichtplan

Dieser Artikel nimmt Artikel 15 VG auf.

Art. 22 Sachpläne

Dieser Artikel des Vorentwurfs ermöglicht es der Direktion, Sachpläne zu erstellen, was in der Praxis bereits der Fall ist; so gibt es beispielsweise einen Sachplan Velo und einen Sachplan für Park-and-Ride-Anlagen. Ein Sachplan ist sinnvoll, um ein bestimmtes Thema anzugehen, das aufgrund der grossen Anzahl beteiligter Akteure Koordinationsprobleme verursacht.

Art. 23 Verhältnis zu Richtplänen

Dieser Artikel legt den Vorrang des kantonalen Richtplans vor allen anderen im Vorentwurf festgelegten Plänen fest und erinnert daran, dass die Gemeinderichtpläne, wie es bereits das Raumplanungs- und Baugesetz und das Verkehrsgesetz vorsehen, mit den kantonalen und regionalen Richtplänen abgestimmt werden müssen und ihnen nicht widersprechen dürfen.

Art. 24 Planungsgrundsätze

In Absatz 1 wird der Grundsatz des Raumplanungsrechts bekräftigt, dass die Pläne behördenverbindlich sind. Es ist dies für die Planung der sanften Mobilität auch eine Vorgabe des Bundesrechts.

Absatz 2 legt die Grundsätze für die Netzpläne des Vorentwurfs fest. Das Prinzip der Vernetzung findet sich bereits im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege für die Fuss- und Wanderwegnetze und in Art. 22 Abs. 1 StrG für die kommunalen Strassennetze, ansonsten sind die meisten in der Gesetzgebung noch nicht erwähnt. Die meisten davon sind dem Artikel 6 des Entwurfs des Bundesgesetzes über Velowege entnommen und wurden auf den Rest der Routen der sanften Mobilität oder sogar auf alle Mobilitätsrouten ausgedehnt. Dafür zu sorgen, dass sie respektiert werden, ist im Wesentlichen eine Aufgabe des Staates, weil er eine breitere und einheitlichere Vision hat.

Buchstabe a betont den zusammenhängenden Charakter und eine angemessene Dichte. Darin wird ebenfalls ein homogener Ausbaustandard gefordert, über den sichergestellt werden kann, dass die Form der Route und der Sicherheitsstandard einer Mobilitätsinfrastrukturanlage über weite Strecken gleichbleiben und sich nicht ohne Grund in kurzen Abständen ändern.

Buchstabe b spiegelt das in Artikel 1 Abs. 2 Bst. a des Vorentwurfs formulierte Ziel wider, ein Gesamtsystem der Mobilität zu schaffen, indem über den Stellenwert jeder einzelnen Mobilitätsart nachgedacht wird, die zwar ihre je eigene Eigenart hat, aber auch Teil des Ganzen ist.

Buchstabe c zielt darauf ab, Fussgängerinnen und Fussgänger vor Autos und Velofahrerinnen und Velofahrer vor Autos zu schützen, aber auch darauf, den Verkehr zu verflüssigen.

Buchstabe d zielt auf den Ausschluss übermässiger und unerwarteter Gefährdungen ab, die trotz Beachtung aller notwendigen Vorsichtsmassnahmen nicht erkannt werden können. Diese Anforderung ändert nichts an der Tatsache, dass die Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsinfrastruktur für ihre eigene Sicherheit und ihr eigenes Verhalten verantwortlich sind und daher verpflichtet sind, ihr Verhalten der Situation anzupassen und die Verkehrsregeln zu beachten. Sie ändert auch nichts an den Regeln der zivilrechtlichen Haftpflicht, wie z.B. die Haftung für Bauten und andere Werke, die in Artikel 58 des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR; SR 220) vorgesehen sind.

Die Buchstaben e und f erinnern daran, dass Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer höheren Belastungen durch Umweltbedingungen und -faktoren unterliegen und dass dafür gesorgt werden muss, dass die von ihnen genutzten Mobilitätswege attraktiv sein müssen und sogar der Erholung dienen können, falls es sich um Freizeitrouten handelt. Um sie attraktiv zu gestalten, sollte besonderer Wert auf niedrige Lärm- und Abgasemissionen, ein starkes Sicherheitsgefühl, eine attraktive Umgebung und eine geeignete Beschichtung gelegt werden. Um der Erholung zu dienen, müssen die gleichen Aspekte beachtet werden, jedoch mit erhöhtem Anspruch.

Art. 25 Vernehmlassung

Dieser Artikel erlegt dem Staat und den Gemeinden die allgemeine Verpflichtung auf, bei der Planung von Mobilitätsroutennetzen die betroffenen Gemeinden, die Ämter und interessierte Akteure zu konsultieren, formalisiert dies aber nicht durch ein spezifisches Verfahren.

Gemäss Absatz 3 müssen in Fällen, in denen für einen geplanten Netzabschnitt kein weiteres Verfahren für den Bau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen erforderlich ist, z. B. ein Wanderweg, der durch ein Feld ohne besondere Infrastrukturanlagen führt, die betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer vorgängig angehört werden, um ihr Recht auf das rechtliche Gehör zu gewährleisten.

4 Infrastruktur

4.1 Begriffe

Art. 26 Mobilitätsinfrastrukturanlagen

Dieser Artikel stellt eines der neuen Leuchtturmkonzepte des Vorentwurfs vor: die Mobilitätsinfrastrukturanlagen. Absatz 1 enthält die weitestmögliche und offenste Definition. Absatz 2 veranschaulicht seine Vielfalt. Infrastrukturanlagen für den Luftverkehr, die nicht bereits durch die Gesetzgebung des Bundes abgedeckt werden, sind ebenfalls enthalten. In Absatz 3 wird erklärt, dass der Vorentwurf die bestehende und, soweit möglich, die künftige Mobilitätsinfrastruktur in drei Kategorien einteilt, für die gemeinsame oder spezifische Regeln gelten.

Art. 27 Mobilitätsrouten

Der Vorentwurf unterscheidet konzeptionell zwischen der Mobilitätsinfrastruktur(anlage), die eine physikalische Realität ist, die genutzt werden kann, und der Mobilitätsroute, die durch einen Netzplan als nutzbare Route definiert ist. Normalerweise werden diese beiden Realitäten weitgehend verwechselt.

In Absatz 2 wird erläutert, dass eine Mobilitätsroute in der Regel durch ihre Aufnahme in einen Netzplan als solche anerkannt wird. Es gibt eine Ausnahme: Privatstrassen im Gemeingebrauch, die nur im Plan des Gemeindestrassennetzes enthalten sind (vgl. Art. 35).

In den Absätzen 3 und 4 wird der Zusammenhang zwischen den verschiedenen Arten von Infrastruktur und Mobilitätsrouten erläutert. Mobilitätsrouten, die keine Mobilitätsinfrastrukturanlagen nutzen, sind z. B. eine Flugroute, die Route eines Bootes auf einem See oder ein Wanderweg, der eine Wiese überquert, ohne dass er, zumindest zu Beginn, sich in irgendeiner Weise materialisiert. Das letztgenannte Beispiel wird an bestimmten Stellen durch Signalisierungen angezeigt, sein genauer Verlauf ist jedoch nur auf dem entsprechenden Netzplan und dem Mobilitätsroutenplan ersichtlich.

4.2 Öffentliche Strassen

Art. 28 Begriff

Absatz 1 enthält eine neue Definition des Begriffs öffentliche Strasse. Angesichts der Schwierigkeit, eine Strasse als solche zu definieren, insbesondere im Gegensatz zu einem Weg, ist dies eine negative, residuale Definition im Vergleich zu den anderen beiden Arten von Mobilitätsinfrastruktur(anlagen).

Durch die Übernahme des Begriffs der integralen Bestandteile der Strasse aus dem Strassengesetz definiert Absatz 2 den Umfang der Strasse über die eigentliche Fahrbahn hinaus. Die illustrative Liste in Artikel 2 StrG wurde leicht geändert. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die vom Eigner der Strasse errichteten Lärmschutzwände als integraler Bestandteil der Strasse betrachtet werden.

Art. 29 Öffentliche Strassen – Einteilung

Dieser Artikel enthält die erste von zwei Klassifizierungen von öffentlichen Strassen, basierend auf dem Eigentum, über welches die Finanzierung bestimmt ist. Sie ist dem Artikel 7 StrG entnommen, mit Ausnahme von Wegen, die veraltet sind und nicht nach ihrer Eigentümerin oder ihrem Eigentümer klassifiziert werden können, die nicht unter die Definition einer öffentlichen Strasse fallen.

Art. 30 Öffentliche Strassen – Kategorien

Dieser Artikel enthält die zweite Klassifizierung öffentlicher Strassen in fünf Typen entsprechend ihrer Funktion. Sie existiert im Strassengesetz nicht, ist aber im Bundesrecht und insbesondere in den technischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) vorzufinden. Die anzuwendenden technischen Normen hängen also von der Art der Strasse ab. Die hier definierte Typologie ist auch diejenige, die in den folgenden Artikeln verwendet wird, um zu bestimmen, ob eine Strasse kommunal oder kantonale sein soll, eine Entscheidung, die politische Fragen beinhaltet, die behandelt werden müssen. Die meisten Typen definieren direkt, ob eine Strasse kantonale oder kommunale ist, mit Ausnahme von Verbindungsstrassen, die keine Hauptstrassen sind, die kantonale oder kommunale sein können. In diesem Fall können drei Kriterien zur Auswahl einer Kantonsstrasse führen: eine unzureichende Abdeckung des Kantonsstrassennetzes, der Zugang zu einem touristischen Zentrum oder ein Interesse von kantonaler Bedeutung an einem Anschluss an das Netz eines anderen Kantons.

Buchstabe b erwähnt die schweizerischen Hauptstrassen, die von Bundesbeiträgen nach den Artikeln 12 ff. des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiteren dem Strassenverkehr gewidmeten Mitteln profitieren (MinVG; SG 725.116.1.2). Diese Routen werden als solche vom Bund definiert. Sie sind für den schweizerischen und internationalen Verkehr wichtig, gehören aber nicht zum Nationalstrassennetz. Aus diesem Grund haben die Hauptverkehrsstrassen der Schweiz kantonalen Status, wobei einige von Bundesbeiträgen profitieren. Sie werden in der Verordnung vom 18. Dezember 1991 über die Durchgangsstrassen (SR 741.272) aufgelistet. Der Bundesbeitrag wird in einen kantonalen Fonds für Schweizer Hauptstrassen auf dem Boden des Kantons Freiburg eingezahlt (Fonds Hauptstrassen Schweiz).

Art. 31 Nationalstrassen

Dieser Artikel, der eine Neuformulierung des Artikels 8 StrG darstellt, erinnert daran, dass die Nationalstrassen Bundesrecht unterliegen. Sie gehören ebenfalls dem Bund (Art. 8 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11)).

Art. 32 Kantonsstrassen – Grundsatz

Dieser Artikel, der sich auf das Berner Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (BSG 732.11) stützt, definiert die Kantonsstrassen, nachdem er deren Zweck angibt, anhand der in Artikel 30 festgelegten Typen: sie dienen dem regionalen und überregionalen Verkehr. Es ist die Aufgabe des Staates, die Mobilität innerhalb des Kantons zu gewährleisten, was der regionale und überregionale Verkehr tut. Dieser Artikel vereinfacht die zahlreichen Kriterien in den Artikeln 10 und 11 des StrG erheblich, insbesondere wird die unwichtige und schwierig durchzuführende Unterteilung der Kantonsstrassen in Haupt- und Nebenstrassen aufgehoben und auf die Forderung verzichtet, dass jede Gemeinde durch eine Kantonsstrasse erschlossen sein muss. Er lässt genügend Spielraum, um auf den Einzelfall zugeschnittene Lösungen zu finden.

Bei dessen Inkrafttreten wird das Kantonsstrassennetz auf Basis der Bestimmungen des neuen Gesetzes aktualisiert. Der aktualisierte Plan wird im Voraus und zu Informationszwecken gemäss Artikel 195 angezeigt.

Art. 33 Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

Dieser Artikel greift die Definition der städtebaulichen Objekte aus Art. 50a StrG auf, indem in Buchstabe f «im Zonenplan festgelegte Abschnitte» durch «innerorts» ersetzt wird, da im Zonenplan nicht immer festgelegte Sektoren existieren. Zu beachten ist auch, dass der Buchstabe c Trottoirs auf Brücken und in Tunnel einschliesst. Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Werke, Bauten und Anlagen, die an Kantonsstrassen liegen, aber in der Regel in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, weil sie überwiegend von lokalem Interesse sind. Die Liste ist beispielhaft. Weitere Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Unterführungen, Überführungen und Einrichtungen für den sicheren Durchgang durch Rinderweideplätze (Boviduc) oder Weideplätze anderer Tiere. Bestimmte Objekte mit städtebaulichem Charakter können vom Staat gefordert und mitfinanziert werden (vgl. Art. 103 Abs. 2 und Abs. 3).

Art. 34 Gemeindestrassen

Dieser Artikel bekräftigt die Subsidiarität des Gemeindestrassennetzes gegenüber dem Kantonsstrassennetz und modifiziert die im Strassengesetz festgelegte Definition der Gemeindestrassen unter Verwendung der in Artikel 30 des Vorentwurfs definierten Kategorien. Der Plan des Gemeindestrassennetzes ersetzt das im Strassengesetz vorgesehene Verzeichnis der Gemeindestrassen und anderer dem Verkehr zugänglicher Teile der öffentlichen Sachen. Dieser Plan, der auch Privatstrassen im Gemeingebrauch beinhaltet, muss in den Gemeinderichtplan integriert werden und in den regionalen Richtplan integriert werden, um deren Synchronisation zu gewährleisten. So werden die Gemeinden dazu angehalten, ihr Gemeindestrassennetz ganzheitlich zu betrachten.

Art. 35 Privatstrassen im Gemeingebrauch

Dieser Artikel ersetzt die nach dem Strassengesetz dem Gemeingebrauch zugewiesene Privatstrasse durch die Privatstrasse für den Gemeingebrauch, wodurch die Entscheidung über die Zuweisung oder Stilllegung durch die Direktion oder die Gemeinde entfällt, die in der Praxis ohnehin nicht existiert. Eine Entscheidung durch die Direktion wird nur im Streitfall getroffen. Diese Änderung widerspiegelt eine rechtliche Entwicklung. Gemäss Rechtsprechung ist eine Strasse öffentlich, sobald sie einer unbestimmten Anzahl von Personen zugänglich ist. Diese Rechtsprechung bedeutet, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer einer Privatstrasse diese nur zu schliessen braucht, damit sie ihren öffentlichen Charakter verliert, ohne Rücksicht auf ihre Benutzerinnen und Benutzer, denen dadurch manchmal ein wesentlicher Durchgang genommen wird. Der neue Artikel soll dem entgegenwirken, indem er vorsieht, dass eine Privatstrasse dem Gemeingebrauch dient, wenn sie als zugänglich gilt, und damit den Willen der Eigentümerin oder des Eigentümers durch die Lage der Strasse als entscheidendes Kriterium ersetzt. Die Überlassung zum Gemeingebrauch erfolgt also, ohne dass das Eigentumsrecht des Eigentümers notwendigerweise aufgehoben wird. Es handelt sich dabei also nicht unbedingt um eine formelle Enteignung, sondern um eine materielle Enteignung. Eine angemessene Entschädigung wird nur dann gewährt, wenn durch Massnahmen der Raumplanung Einschränkungen des Eigentumsrechts vorgenommen werden, die einer Enteignung gleichkommen (Art. 5 Abs. 2 RPG).

Aus Gründen des öffentlichen Interesses kann eine Privatstrasse mit einer Dienstbarkeit, z. B. einem Wegerecht, belegt werden. Diese wird dann gemäss Bundesrecht (Artikel 781 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210)) im Grundbuch eingetragen; zu Gunsten entweder der Gemeinde, wenn das Wegerecht die Verbindung zweier Gemeindestrassen zulässt, oder des Staates, wenn das Wegerecht die Verbindung mit einer Kantonsstrasse zulässt.

Diese Änderung hat erhebliche Auswirkungen auf das Privateigentum, weshalb Absatz 5 der Eigentümerin oder dem Eigentümer ein zusätzliches Recht einräumt, die Übernahme ihrer oder seiner Strasse durch die Gemeinde zu verlangen. Die Bedingung, gemäss der die Strasse zum Zeitpunkt von deren Übernahme den technischen Anforderungen (Normen) entsprechen muss, soll verhindern, dass die Gemeinde am Ende eine Strasse besitzt, die kostspielig ausgebaut werden muss. Hierzu ist zu erwähnen, dass dies eine vertragliche Überlassung der Strasse unter anderen Bedingungen nicht ausschliesst und dass die Regelungen im Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) bestimmen, welche Transportmittel auf einer öffentlichen Strasse eingesetzt werden dürfen.

Art. 36 Bau und Ausbau einer öffentlichen Strasse

In diesem Artikel wird festgelegt, wer vom Staat oder den Gemeinden für den Bau oder Ausbau der verschiedenen Arten von öffentlichen Strassen zuständig ist, und zwar über das Leuchtturm-Instrument des Vorentwurfs, dem Mobilitätsroutenplan worin das Bewilligungsverfahren in den Artikeln 68 ff. geregelt ist. Diese Regelung ist implizit im Strassengesetz enthalten. Was sich ändert, ist, dass der Vorentwurf vorsieht, dass es die Gemeinden sind, die Privatstrassen für den Gemeingebrauch bauen, und zwar nach dem im Vorentwurf vorgesehenen Verfahren und nicht nach dem Baubewilligungsverfahren. Ausschliesslich private Strassen hingegen unterliegen dem Baubewilligungsverfahren im Sinne des Raumplanungs- und Baugesetzes, wie es derzeit im Strassengesetz der Fall ist.

Art. 37 Eigentum

Die Absätze 1, 2 und 5 sind dem Artikel 3 StrG entnommen. Absatz 4, der sich auf das Berner Strassengesetz stützt, besagt, dass die integralen Teile im Sinne von Art. 28 Abs. 2 grundsätzlich dieselbe Eigentümerin oder denselben Eigentümer haben wie die Strasse. Dies hat zur Folge, dass auch Objekte städtebaulichen Charakters aus zivilrechtlicher Sicht zum Eigentum des Staates gehören.

Absatz 6 ist neu und soll sicherstellen, dass das Grundbuch die Rechtslage korrekt wiedergibt. Das Eigentum geht erst mit der Eintragung im Grundbuch über (Art. 656 Abs. 1 ZGB). Wenn die Länge der Strasse erweitert wird (z. B. weil ein neuer Kreisverkehr oder eine neue Baustelle entsteht), muss das Grundbuch angepasst werden. Die Gesetzgebung zur Enteignung bleibt hierbei vorbehalten.

Art. 38 Verkehrsmanagement

Dieser Artikel regelt die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement. Es gibt derzeit keine kantonalen gesetzlichen Bestimmungen zu diesem Punkt. Das Verkehrsmanagement ist essenziell für die Realisierung und Optimierung eines umfassenden Mobilitätssystems. Es betrifft hauptsächlich den Strassenverkehr, ermöglicht aber auch die Koordination mit anderen Verkehrsträgern.

Absatz 1 enthält eine Definition des Verkehrsmanagements aus Artikel 15 Absatz 1 des kantonalbernischen Strassengesetzes. Konzeptionell geht es darum, Ziele zu setzen und zu priorisieren und dann die Instrumente zu definieren, um diese zu erreichen, wobei die Digitalisierung immer leistungsfähigere Werkzeuge dafür bietet.

Der erste Satz des Absatzes 2 weist die Verantwortung für das Verkehrsmanagement dem Staat zu, der eine weite Vision hat, die es ihm ermöglicht, die Umsetzung eines umfassenden und kohärenten Mobilitätssystems sicherzustellen. So gibt dieser Absatz als Ausführungsbestimmung zu Artikel 57d Absatz 1 SVG dem Staat die Kompetenz, Verkehrsmanagementpläne für die Strassen zu erstellen, die der Bundesrat als wichtig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen erklärt.

In den Absätzen 2 und 3 wird festgelegt, dass die Gemeinden beim Erlass von Massnahmen zum Verkehrsmanagement, die sie betreffen, vorgängig angehört werden und ihnen diese Kompetenz übertragen werden kann. Die Delegation kann auch an eine Verkehrsmanagementzentrale erfolgen.

Art. 39 Strassensignalisation

Dieser Artikel legt fest, wer für die Anbringung der Strassensignalisation zuständig ist.

Art. 40 Strassennamen

Wie bereits in Artikel 6 StrG vorgesehen, sind die Strassennamen im Gesetz vom 7. November 2003 über die amtliche Vermessung (AVG; SGF 214.6.1) geregelt.

4.3 Sanfte Mobilität

4.3.1 Allgemein

Art. 41 Definition

In diesem Artikel wird eine weit gefasste und dynamische Definition der sanften Mobilität dargelegt, um die neuen Verkehrsmittel einzubeziehen, die jährlich neu auftauchen. Sozialverträglich bedeutet mit dem geringstmöglichen Risiko und Schaden für andere Benutzerinnen und Benutzer. Unter «in vergleichbarer Art» versteht man u. a. das Mountainbike (MTB), das Rollbrett, das Pferd, Langlaufskis oder das elektrische Trottinett.

Art. 42 Routen der sanften Mobilität – Definition

Absatz 1 listet die vier Arten von Strecken der sanften Mobilität im Vorentwurf auf. Zunächst einmal sind es die drei Arten, die im Bundesgesetz vorgesehen sind: die Fusswege, die Wanderwege und die Velowege für den Alltag und die Freizeit. Da die drei Wegtypen nur dann als solche anerkannt werden, wenn sie in die von den Behörden erstellten Netzpläne integriert werden, kann es durchaus sein, dass Passagen nicht in ein Netz integriert werden, obwohl sie unter eine der drei Kategorien fallen könnten oder passen, aber öffentlich sind und daher ein öffentliches Interesse daran besteht, dass sie für jede und jeden zugänglich sind. Dies ist die Art von Situationen, die von der neuen Restkategorie der sonstigen öffentlichen Wege abgedeckt wird.

Absatz 2 wiederholt Artikel 27 Abs. 4 und erinnert an den Zusammenhang zwischen Mobilitätsrouten und Mobilitätsinfrastrukturanlagen. Diese Regel sollte dahingehend qualifiziert werden, dass zwar Fussgängerwege, Gehwege und Rad- oder Velowege für das tägliche Leben und die Freizeit als Mobilitätsrouten gelten, bestimmte Artikel in den jeweils folgenden Abschnitten jedoch, ohne gegenteilige Bestimmung, auch für die von ihnen genutzte Mobilitätsinfrastrukturanlagen gelten, unabhängig von der Art der Mobilitätsinfrastrukturanlage.

Art. 43 Routen der sanften Mobilität – Öffentlicher Weg

Der öffentliche Weg ist ein neues Konzept, das teilweise den Begriff der öffentlichen Strassen oder Wege im Strassengesetz abdeckt. Ausgehend von der Platzierung im Bereich der sanften Mobilität und der Definition der Strasse in Art. 28 ist ein öffentlicher Weg nicht für die Benutzung durch ein Auto vorgesehen. Die zuletzt genannte Situation stellt allgemein eine Privatstrasse im Gemeingebrauch dar.

Art. 44 Routen der sanften Mobilität – Grundsatz

Dieser Artikel ist das Gegenstück zu Artikel 24, der die Verpflichtungen festlegt, die bei der Planung von Routen der sanften Mobilität einzuhalten sind. Er verpflichtet die Behörden

während des Baus und vor allem danach im Rahmen des Möglichen dafür zu sorgen, dass die Routen der sanften Mobilität weiterhin genutzt werden können. Sie sind dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege entnommen. Einige davon sind bereits im Gesetz über den Tourismus enthalten. Diese und andere Verpflichtungen, insbesondere im Hinblick auf die Erhaltung, werden den Behörden (oder anderen Eigentümerinnen oder Eigentümern von Mobilitätsinfrastrukturanlagen) aus mehreren Haftungsgründen auferlegt, in erster Linie der Werkeigentümerin oder dem Werkeigentümer (Art. 58 OR). Die Haftung des Gemeinwesens kann auch aufgrund des Gesetzes vom 16. September 1986 über die Haftung der Gemeinwesen und ihrer Amtsträger (HGG; SGF 16.1), wie dies derzeit in Artikel 62 TG in Erinnerung gerufen wird. Die Verpflichtung, die Sicherheit dieser Strecken so weit wie möglich zu gewährleisten, ergibt sich auch aus Artikel 6 FWG und allgemein aus Artikel 1 und 3. Die Sicherheit liegt jedoch weitgehend auf der Eigenverantwortung der Benutzerinnen und Benutzer.

*Art. 45 Routen der sanften Mobilität – Aufhebung
a) Voraussetzungen*

Dieser Artikel legt das Prinzip des Ersatzes einer Route der sanften Mobilität vor, die aufgehoben werden muss. Er wiederholt den Inhalt von Artikel 7 FWG, der sich auch im Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege findet, indem er zu den im Bundesrecht beispielhaft aufgeführten Aufhebungsgründen ein überwiegendes Interesse der Eigentümerin oder des Eigentümers hinzufügt.

Absatz 4 legt fest, dass öffentliche Wege, deren Aufhebung genehmigt wurde, keiner Ersatzpflicht unterliegen. Tatsächlich müssen sie nicht sofort ersetzt werden, da es sich nicht um Abschnitte handelt, die in einem Netzplan enthalten sind, dessen Fortbestand durch die Bundesgesetzgebung vorgeschrieben ist. Ein öffentlicher Weg, der aufgehoben wird, kann durch die Aufnahme einer der drei anderen Arten von Routen der sanften Mobilität im Netzplan ersetzt werden, und zwar an derselben oder einer nahegelegenen Stelle an einem geeigneteren Ort.

*Art. 46 Routen der sanften Mobilität – Aufhebung
b) Verfahren*

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege und der Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege legen das Prinzip der Ersatzpflicht fest, überlassen es aber den Kantonen, das Verfahren für die Aufhebung zu definieren und zu entscheiden, wer für den Ersatz zuständig ist. Dieser Artikel ist entsprechende Ausführungsbestimmung. Sein Absatz 1 sieht zunächst vor, dass die Aufhebung der Genehmigung der Direktion bedarf. Da letztere die Genehmigungsbehörde für den Netzplan ist, muss ihre Zuständigkeit auch bei kommunalen Routen erhalten bleiben. Diese Genehmigungsentscheidung nimmt ein Verfahren zur Änderung des betreffenden Netzplans vorweg, das lang und komplex sein kann.

Gemäss Absatz 2 wird sie von einem Entscheid begleitet, mit dem der Verursacherin oder dem Verursacher der Aufhebung die Kosten des Ersatzes angelastet werden. Dann ändert die Direktion den Mobilitätsroutenplan, der in die kantonale Zuständigkeit fällt, oder fordert die betroffene Gemeinde auf, ihn zu ändern, wenn er in die kommunale Zuständigkeit fällt (oder sie erstellt einen neuen). Dies erfolgt gemäss dem allgemeinen Verfahren nach Artikel 75 ff.

Gemäss Absatz 4 wird diese Änderung beginnend mit der Ersatzroute durchgeführt und erst nach Inbetriebnahme der alternativen Strecke erfolgt die Aufhebung.

Schliesslich wird gemäss Absatz 5 der entsprechende Netzplan im Falle einer kantonalen Planung von der Direktion bzw. auf deren Antrag hin im Falle einer kommunalen Planung von der Gemeinde gemäss den für jedes Planungsinstrument der sanften Mobilität in den Artikeln 15 bis 18 festgelegten Modalitäten geändert.

Art. 47 Sanfter Mobilitätsweg

Dieser Artikel definiert die Routen der sanften Mobilität und verweist auf das allgemeine Verfahren der Artikel 75 ff., wobei die Zuständigkeit für jede Art von Route der sanften Mobilität in den spezifischen Abschnitten definiert wird.

4.3.2 Fusswege

Art. 48 Definition

Dieser Artikel legt die Definition von Fusswegen fest, die aus Artikel 2 FWG übernommen wurde, mit einer kleinen Änderung, des Ersatzes von «Agglomeration» durch «Siedlungsgebiet», was der Terminologie der deutschen Fassung des Bundesgesetzes «*Siedlungsgebiete*» näherkommt und angemessener ist.

Art. 49 Bau und Ausbau

Derzeit sind nur Fusswege auf oder neben Strassen durch das Strassengesetz geregelt. Als städtebauliche Objekte werden sie von den Gemeinden gebaut. Für diese Art von Fusswegen sieht der Vorentwurf keine Änderungen vor, sondern legt fest, dass die anderen Fusswege ebenfalls von den Gemeinden gebaut werden.

Art. 50 Eigentum

Dieser Artikel legt fest, wer Eigentümer der Fusswege ist. Diese Eigenschaft wirkt sich nicht auf die Zugehörigkeit zum Fusswegnetz der Gemeinde aus, das nicht Teil der öffentlichen Sache des Staats ist. Tatsächlich überlagert dieses Netz das Territorium der Gemeinde, unabhängig von den Eigentumsverhältnissen der Grundstücke, die es durchquert, wobei dies öffentliche Strassen sein können sowie Plätze, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind, sich aber in Privatbesitz befinden.

4.3.3 Wanderwege

Art. 51 Definition

Dieser Artikel übernimmt die Definition von Wanderwegen aus Artikel 3 FWG, dem die Absätze 1, 2 und 4 entsprechen, erweitert sie aber in Absatz 3 über die Wanderwege hinaus, für die das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege gilt, auf Wanderpfade, Reit- und Winterwanderwege sowie markierte Velowander- und Mountainbike-Wege und -Routen. Derzeit gilt das Gesetz über den Tourismus, das als Ausführungsgesetz dient, nur für Wanderwege, sieht aber die Möglichkeit der Ausweitung auf andere Arten des Wanderns in Übereinstimmung mit den sich ändernden touristischen und sozialen Bedürfnissen vor (Art. 65 Abs. 3 TG). Der Vorentwurf verwirklicht diese Erweiterung, die eine Forderung der Tourismus-Community darstellt. In Absatz 1 wird der Ausdruck «zur Erholung bestimmt»,

der im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verwendet wird, aber als veraltet gilt, durch «zur Freizeitgestaltung bestimmt» ersetzt, der als gleichwertig zu betrachten ist.

Art. 52 Bau und Ausbau

Absatz 1 definiert, wer für den Bau oder Ausbau eines Wanderweges, basierend auf einem Mobilitätsroutenplan, zuständig ist. Der offizielle Tourismusträger auf Kantonsebene, der gemäss Gesetzgebung über den Tourismus eingerichtet wurde (Freiburger Tourismusverband (FTV)) kann gewiss einen Mobilitätsroutenplan erstellen, das Genehmigungsverfahren (Art. 75 ff.) wird jedoch von der Gemeinde durchgeführt. Derzeit ist dieses Vorgehen nicht definiert. Die Initiative kann von Privatpersonen, vom FTV oder von der Gemeinde ausgehen. Artikel 68 TG sieht nur vor, dass die Volkswirtschaftsdirektion das gesamte oder einen Teil des Netzes nach Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden, Tourismuseinrichtungen, Organisationen und Dienstleistern genehmigt. Dann kann eine Baugenehmigung erforderlich sein.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, die aus anderen kantonalen Gesetzen übernommen wurde und eine gewisse Flexibilität ermöglicht.

Art. 53 Eigentum

Dieser Artikel stellt klar, dass das Vorhandensein eines Wanderweges keinen Einfluss auf das Eigentum an dem Grundstück hat, auf dem er verläuft, was bereits die aktuelle Regelung darstellt.

Art. 54 Signalisation

Dieser Artikel übernimmt die Regelungen aus Artikel 69 TG und formuliert sie neu. Die Finanzierung und der Unterhalt der Markierung und Beschilderung von Wanderwegen wird an anderer Stelle geregelt.

Art. 55 Weitere Leistungen der öffentlichen Hand

Diese Regelung ist Artikel 61 TG entnommen.

4.3.4 Velowege

Art. 56, 57 und 58

In diesen Artikeln wird die Definition von Velowegen dargelegt, die in Velowege für den Alltag und Velowege für die Freizeit unterteilt werden. Diese Unterscheidung und diese Definitionen sind den Artikeln 2, 3 und 4 des Entwurfs des Bundesgesetzes über Velowege entnommen. Diese Unterscheidung wird bereits im kantonalen Sachplan Velo gemacht, der zwischen dem kantonalen Alltagsvelonetz und dem kantonalen Freizeitvelonetz unterscheidet (welch letztere von Velotouren- und Mountainbike-Routen zu unterscheiden sind). Das Freizeitvelonetz ist derzeit teilweise im Gesetz über den Tourismus geregelt und wird in den Vorentwurf aufgenommen, zum einen Teil im Bereich der Velorouten. Die markierten Velo- und Mountainbike-Routen werden im Bereich der Wanderwege geregelt.

Art. 59 Bau und Ausbau

In diesem Artikel wird festgelegt, wer für die Entwicklung der verschiedenen Velowege und Rad- und Fusswege zuständig ist, indem ein Mobilitätsroutenplan gemäss dem allgemeinen

Verfahren in Artikel 75 erstellt wird. Es ist zu präzisieren, dass unter einem «Rad- und Fussweg» eine Route zu verstehen ist, auf der Fussgängerinnen und Fussgänger und Velos gemeinsam verkehren können, sei es durch eine entsprechende Signalisation getrennt oder nicht getrennt. Derzeit sieht das Strassengesetz vor, dass der Bau von Velowegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, in der Verantwortung der Gemeinden liegt, während Velospuren und angrenzende Velowege, die integrale Bestandteile einer Strasse sind, in der Verantwortung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Strasse liegen. Im Vorentwurf kann der Staat einen Veloweg auf einer Gemeindestrasse planen und den Mobilitätsroutenplan selbst erstellen oder diese Aufgabe an die Gemeinde delegieren, ohne dass dies Auswirkungen auf das Eigentum hat.

Art. 60 Eigentum

Absatz 1 sieht vor, dass die an die Strasse angrenzenden Velostreifen, Velowege und gemischten Fahrstreifen, die integrale Bestandteile der Strasse sind, der Eigentümerin oder dem Eigentümer der Strasse gehören. Velowege, die nicht an eine Strasse angrenzen, gehören zu den öffentlichen Sachen des Kantons, wenn sie kantonale sind, und zu denen der Gemeinde, wenn sie kommunal sind. Absatz 2 regelt den Sonderfall Fusswege mit kantonalem Radstreifen. Da in der Regel die Fusswege der Gemeinde und die kantonalen Velowege dem Staat gehören, musste eine einzige Eigentümerin oder ein einziger Eigentümer gewählt werden, um deren Planung und Bau zu erleichtern.

Art. 61 Signalisation

Die Finanzierung und der Unterhalt der Signalisation werden an anderer Stelle geregelt.

4.4 Verkehrsinfrastrukturanlagen

Art. 62 Begriff

Dieser Artikel dient als Einleitung und führt in Absatz 2 beispielhaft die Arten von Verkehrsinfrastrukturanlagen auf, unabhängig davon, ob sie der Zuständigkeit des Bundes oder der Kantone unterstehen. Der Begriff der Verkehrsinfrastrukturanlage muss in einem weiten Sinne verstanden werden.

Art. 63 Bau und Ausbau - Grundsatz

In der Bestimmung wird präzisiert, dass Verkehrsinfrastrukturanlagen auf der Grundlage eines Mobilitätsroutenplans erstellt werden. Im Vergleich zum einzusetzenden Werkzeug gibt es heute keine einheitliche Praxis in diesem Bereich. Einige werden gemäss Strassengesetzgebung auf Basis eines Strassen(netz)plans geplant, andere dagegen auf Basis eines Baubewilligungsverfahrens. Ziel ist es somit über ein einheitliches Genehmigungsverfahren und eine einheitliche Genehmigungsbehörde für die gesamte ÖV-Infrastruktur in einem einzigen Werkzeug zur Verfügung zu stellen.

Art. 64 Bau und Ausbau - Verkehrsinfrastrukturanlagen auf Strassen

Unter Verkehrsinfrastrukturanlagen einer Strasse sind Busstationen und Busfahrstreifen zu verstehen. Fahrleitungen und Tramgleise unterliegen dagegen der Eisenbahngesetzgebung des Bundes.

Derzeit erfolgt die Planung und Finanzierung dieser Infrastruktur durch die Eigentümerin oder den Eigentümer der Strasse, d.h. der Staat im Falle von Kantonsstrassen und die Gemeinde im Falle von Gemeindestrassen. Dies kann bedeuten, dass die Wahl eines Standortes einer Haltestelle manchmal mehr von finanziellen Erwägungen als von Logik diktiert wird. Ungünstige Standorte werden ausgehend davon entschieden, wer zahlt, und es gibt eine Ungleichbehandlung für Gemeinden, die nicht von einer Kantonsstrasse durchquert werden. Absatz 1 markiert einen Paradigmenwechsel und basiert auf einer Vision eines «Mobilitätsroutenplans» durch die Netzplanungsbehörde, welche die Bestellerin ist. Die Bestellerin von ÖV-Angeboten hat eine umfassendere Vision, nämlich die des Netzes, das über das Gebiet einer Gemeinde hinausgeht, die eine lokale Vision in Verbindung mit einer oder wenigen Haltestellen hat.

Ist der Staat im Rahmen des Regionalverkehrs alleiniger Besteller eines ÖV-Angebots oder nimmt er an einer Bestellung zusammen mit dem Bund (Regionalverkehr) oder einer Gemeinde (Gemeindeverkehr) teil, plant er die Verkehrsinfrastrukturanlagen auf den Strassen. Dies ist in der Mehrzahl der Fälle der Fall.

Absatz 3 führt eine Ausnahme für Bushaltestellen an Gemeindestrassen ein. Gemäss der oben formulierten Regelung sollte der Mobilitätsroutenplan für den Bau einer Bushaltestelle, die von einer vom Staat beauftragten Buslinie bedient wird, von diesem erstellt werden. Da eine Bushaltestelle jedoch in der Regel von Einrichtungen begleitet wird, die in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen, ist es im Sinne der Einfachheit und Einheitlichkeit des Verfahrens vorzuziehen, dass die Gemeinde für die Erstellung des Mobilitätsroutenplans, den Bau und die Instandhaltung zuständig ist.

Art. 65 Bau und Ausbau - Andere Verkehrsinfrastrukturanlagen

Die Zuständigkeit für den Bau und den Ausbau anderer Verkehrsinfrastrukturanlagen, wie z.B. Busbahnhöfe oder Anlagen der konzessionierten Schifffahrt, wird aufgrund der Komplexität dieser Projekte, die von verschiedenen Akteuren initiiert werden, bewusst offen gelassen. Der Mobilitätsroutenplan kann also sowohl vom Staat als auch von einer Gemeinde erstellt werden.

Mit dem Absatz 2 werden die interkantonalen Vereinbarungen über die Erneuerung und die Erhaltung der Bauwerke der II. Juragewässerkorrektur vorbehalten. Es handelt sich dabei um eine Bestimmung, die in Artikel 27 Abs. 3 GewG enthalten ist und die in den Vorentwurf übernommen wurde, wie auch die anderen Absätze dieser Bestimmung, da diese Mobilitätsinfrastrukturanlagen betreffen.

Die Bundesgesetzgebung, insbesondere das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), das Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) und das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG ; SR 748.0), bleiben vorbehalten.

Art. 66 Zurverfügungstellung der Anlage

Absatz 1 verlangt die Bereitstellung der Verkehrsinfrastrukturanlagen für alle Anbieter öffentlicher Transportleistungen, um die Gleichbehandlung zwischen diesen zu gewährleisten. Die Zurverfügungstellung erfolgt gegen eine angemessene Entschädigung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Verkehrsinfrastrukturanlage.

Bei Streitigkeiten über den Grundsatz der Zurverfügungstellung der Verkehrsinfrastrukturanlage und die Höhe der Entschädigung entscheidet die Direktion per Beschluss.

Art. 67 Koordination

Dieser Artikel legt ein Prinzip der Koordination mit anderen Mobilitätsformen fest, da die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in vielen Fällen intermodale Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern aufweist, die einen Austausch zwischen denselben erfordern.

4.5 Gemeinsame Bestimmungen

4.5.1 Bau und Ausbau

4.5.1.1 Mobilitätsroutenplan

Art. 68 Inhalt des Mobilitätsroutenplans

In diesem Artikel wird das wichtigste rechtliche Instrument für den Bau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen vorgestellt: der Mobilitätsroutenplan, der den Plan des Ausführungsprojekts, genannt «Strassenplan», des Strassengesetzes ersetzt.

Absatz 2, der seinen Inhalt beschreibt, ist bis auf eine Änderung identisch mit Artikel 36 StrG: Der Abtretungsplan wird durch den Enteignungsplan ersetzt, der Gegenstand des Absatzes 3 ist. In Absatz 4 wird daran erinnert, dass die Signalisierung einem besonderen Verfahren unterliegt, dass aber der Signalisierungsplan zu Informationszwecken aufzunehmen ist. Die letztgenannte Regelung ist im Strassengesetz nicht enthalten, entspricht aber der Praxis.

Art. 69 Anforderungen – Im Allgemeinen

In diesem Abschnitt werden die allgemeinen Anforderungen festgelegt, die ein Mobilitätsroutenplan erfüllen muss, um genehmigt zu werden. Es handelt sich um eine Wiederholung von Artikel 21 StrG, mit der Aufnahme der Kulturgüter und der Biodiversität in die beispielhafte Aufzählung der zu berücksichtigenden schutzwürdigen Interessen.

Art. 70 Anforderungen – Mobilitätsrouten der Gemeinden

In diesem Artikel werden spezifische Regeln für Mobilitätsroutenplänen von Gemeinden festgelegt. Dies ist eine Wiederholung von Bestimmungen des Strassengesetzes. Absatz 3 gilt auch für Agglomerationen und ermöglicht es einem Gemeindeverband, einen interkommunalen Mobilitätsroutenplan zu erstellen und umzusetzen.

Art. 71 Anforderungen – Trottoirs und andere Schutzanlagen

Dieser Artikel schreibt den Bau von öffentlicher Schutzanlagen vor, wenn die Sicherheit dies erfordert. Diese aus Artikel 24 StrG übernommene Regelung wird durch den zweiten Satz von Abs. 2 ergänzt, eine neue Bestimmung, die auf die Berücksichtigung von Attraktivität und Sicherheit bei der Planung pocht, wie sie in Art. 3 und für Strecken der sanften Mobilität im Bundesrecht gefordert wird.

Art. 72 Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit

Dieser Artikel bietet einen Rahmen für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Artikel 21a StrG sieht vor, dass solche Massnahmen ergriffen werden können, sie müssen aber auf der Ebene einer Örtlichkeit oder eines Quartiers vorgesehen werden, während der Vorentwurf vorsieht, dass sie stärker lokalisiert sein können, aber verlangt, dass sie Teil eines Gesamtverkehrskonzepts sind und in den Gemeinderichtplan zu integrieren sind. Die in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen sind ausschliesslich bauliche Massnahmen. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen unterliegen dem besonderen Verfahren für die Strassensignalisierung.

Absatz 2 befasst sich mit Projekten zur Neugestaltung von Ortsdurchfahrten. Ein besonderes Augenmerk soll auf ihre Aufwertung gelegt werden, die auch Gegenstand des Themas 202 des kantonalen Richtplans ist (VALTRALOC-Projekte). Jede Ortschaft oder Baustelle hat ihre eigenen Besonderheiten, die Struktur der Bausubstanz ist jedoch im Allgemeinen ähnlich. Im Prinzip besteht sie aus einem zentralen Bereich, peripheren Sektoren und Sektoren ausserhalb derselben mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. In einer Ortschaft empfiehlt das VALTRALOC-Prinzip eine andere Gestaltung der Strasse, die ihre Kapazität nicht einschränkt, sondern den Wert des durchquerten Raums erhöht und die verschiedenen vorhandenen Verkehrsarten berücksichtigt, um einen optimierten und sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Umweltbelastung zu begrenzen.

Art. 73 Ersatzvornahme

Dieser Artikel ermöglicht es dem Staat, von sich aus einen Mobilitätsroutenplan zu erlassen oder Arbeiten nach diesem Plan durchzuführen, wenn die betreffende(n) Gemeinde(n) oder auch eine Privatperson dies nicht tun, wenn es z. B. aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Diese im Strassengesetz vorgesehene gewöhnliche Ersatzvornahme wird verstärkt.

Art. 74 Koordination

In diesem Artikel wird ein in der Praxis bereits angewandtes Koordinierungsprinzip festgelegt. Diese Koordination hat keinen Einfluss auf die Finanzierungsregelungen.

4.5.1.2 Genehmigungsverfahren

Art. 75 Grundsatz

Absatz 1 sieht vor, dass das Genehmigungsverfahren, die Änderung oder die Aufhebung eines Mobilitätsroutenplans sich nach der analogen Anwendung der Bestimmungen des Raumplanungs- und Baugesetzes auf die Nutzungspläne richtet, wie dies für die Strassenpläne gemäss Artikel 37 StrG der Fall ist. Diesem Verfahren unterliegen alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen. Ausschliesslich private Strassen unterliegen dagegen weiterhin dem Baubewilligungsverfahren. Die anwendbaren Regelungen des Raumplanungs- und Baugesetzes hängen von der Behörde (Staat oder Gemeinde) ab, die für die Erstellung des Mobilitätsroutenplans zuständig ist, der für jede Art von Mobilitätsinfrastruktur in den Artikeln 36 (öffentliche Strassen), 49 (Fusswege), 52 (Wanderwege), 59 (Velo) und 64 und 65 (Mobilitätsinfrastrukturanlagen) festgelegt ist.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, welche die zuständige Behörde dazu verpflichtet, die Eigentümerinnen und Eigentümer, deren Grundstücke durch das Projekt in Anspruch genommen werden, persönlich zu benachrichtigen. Da mit der Genehmigung des

Mobilitätsroutenplans die notwendigen Grundstücke direkt enteignet werden (Art. 86), ist es angemessen, dass die betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer benachrichtigt werden, damit sie Einspruch gegen den Mobilitätsroutenplan erheben können. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Enteignung durch die Entziehung des Eigentums (was der typische Fall wäre) oder durch die Einräumung einer Dienstbarkeit oder Servitut (z.B. ein Überbaurecht für eine Brücke oder ein Wegerecht für einen Tunnel) erfolgt. Eigentümerinnen oder Eigentümer, die eine Abgeltung für eine materielle Enteignung z.B. aufgrund von Lärmemissionen beanspruchen könnten, müssen nicht persönlich benachrichtigt werden; Sie werden durch Veröffentlichung im Amtsblatt informiert.

Absatz 3, der sich an Art. 18 EBG orientiert, zielt darauf ab, eines der Ziele des Gesetzes zu erreichen, indem das Verfahren und die Zuständigkeiten vereinfacht werden. Darin wird vorgesehen, dass die Direktion eine einzige Entscheidung zur Bewilligung der Pläne erlässt, die auch alle Nebenarbeiten einschliesst und Bewilligungen gemäss Sondergesetzgebung einschliesst, also z. B. eine Rodungsgenehmigung beinhaltet.

Absatz 4 ist ebenfalls eine neue Regelung, die vorsieht, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen eines Strassenbauprojekts mit Auswirkungen auf den Verkehr begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement anordnen kann. Es handelt sich um Massnahmen mit Bezug zur Mobilität.

In Absatz 5 wird eine gängige Praxis gesetzlich verankert.

Art. 76 Vereinfachtes Verfahren

In diesem Artikel werden auf der Grundlage des Gesetzes über die Nationalstrassen die Situationen aufgeführt, in denen das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren anwendbar ist, und es wird dessen Inhalt dargelegt, welcher der im Strassengesetz vorgesehenen Befreiung von öffentlichen Auflagen ähnelt. Da das vereinfachte Verfahren die Rechte Dritter wesentlich weniger schützt, sollte es die Ausnahme bleiben und im Zweifel zugunsten des ordentlichen Verfahrens zurückgestellt werden. Zu Absatz 1 Bst. b ist anzumerken, dass eine sehr einfache Installation alles andere als minimale Auswirkungen haben kann, z. B. hat die Installation einer einfachen Schranke an einer Strasse grosse Auswirkungen auf die Mobilität, sobald diese geschlossen ist.

Art. 77 Detailbebauungsplan

Dieser Artikel regelt zwei verschiedene spezifische Situationen, denen gemeinsam ist, dass es kein spezifisches Verfahren für die Genehmigung des Mobilitätsroutenplans gibt. Die Genehmigung des Baus einer Mobilitätsinfrastrukturanlage könnte zwar direkt in einem Detailbebauungsplan im Sinne von Art. 62 ff. RPBG erfolgen.

Der erste vorgesehene Fall ist der eines Detailbebauungsplans einschliesslich der Entwicklung der Mobilitätsrouteninfrastrukturanlagen. Ein separates Genehmigungsverfahren ist in diesem Fall nicht erforderlich, ebenso wenig wie eine Baubewilligung: Die Genehmigung der Entwicklung der Mobilitätsinfrastrukturanlage erfolgt durch die Genehmigung des Detailbebauungsplans.

Der zweite vorgesehene Fall ist, wenn ein Bauprojekt die Entwicklung einer Mobilitätsinfrastrukturanlage erfordert. In diesem Fall, da ein Bauvorhaben eine entsprechende Infrastrukturanlage nicht beinhalten kann, kann ein Detailbebauungsplan

erstellt werden, der diese Massnahme beinhaltet. Dadurch wird, zusätzlich zum Baubewilligungsverfahren, auch ein separates Genehmigungsverfahren für Mobilitätsroutenpläne vermieden.

Art. 78 Sperrwirkung

Mit diesem Artikel soll verhindert werden, dass Konstruktionen und Installationen das Projekt gefährden, nachdem der Mobilitätsroutenplan öffentlich aufgelegt wurde oder nachdem die Eigentümerin oder der Eigentümer über das Projekt informiert wurde. Die Untersagung dauert bis zur Genehmigung des Mobilitätsroutenplans und setzt voraus, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer eine Genehmigung bei der Direktion oder der Gemeinde beantragt, die eine Interessenabwägung im Sinne von Absatz 3 vornimmt. Diese auf Artikel 37 des kantonbernischen Strassengesetzes basierende Regelung existiert nicht im Strassengesetz, sondern entspricht der Praxis.

Art. 79 Vorsorgliche Massnahmen – Zeitliches Bauverbot

Dieser Artikel erlaubt es der Direktion oder der Gemeinde für sechs Monate zu verhindern, dass die Umsetzung eines privaten Projekts den Bau einer Mobilitätsinfrastrukturanlage gefährdet oder verteuert. Die Absätze 1, 2 und 4 werden mit einer leichten redaktionellen Änderung aus Artikel 31 StrG übernommen. Absatz 3 ist eine neue Regelung, die vorsieht, dass die gegen den Entscheid eingereichte Beschwerde keine aufschiebende Wirkung hat, so dass der Entscheid sofort nach dessen Erlass wirksam wird. Dies ist, wie auch in anderen Gesetzen, eine Ausnahme von der allgemeinen Regelung des Verwaltungsverfahrens im Kanton Freiburg, die eine aufschiebende Wirkung der Beschwerde vorsieht (Artikel 84 des Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; SGF 150.1)). Da das Ziel der Regelung ein temporäres Verbot für maximal 6 Monate ist, würde sie ihren Sinn verlieren, wenn sie mit einer aufschiebenden Wirkung verbunden wäre. Dies hindert die Rekursbehörde nicht daran, von Amtes wegen oder auf Antrag die aufschiebende Wirkung zu gewähren, was einer allgemeinen Verfahrensregel entspricht.

Art. 80 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszonen

a) Inhalt

Die Artikel 79 ff. erlauben die Schaffung einer Planungszone, d. h. eines reservierten Bereichs, eines Perimeters, in dem ohne Genehmigung der Direktion oder der Gemeinde kein Neubau, keine wertsteigernden Umbauten von Bauten oder Mitteln vorgenommen werden dürfen. Dies ähnelt einer zeitweiligen Bausperre, jedoch in einem grösseren zeitlichen und räumlichen Massstab. Diese Bestimmungen sind weitgehend den Artikeln 33 und 34 StrG entnommen, die zur besseren Systematisierung umstrukturiert und ergänzt wurden.

Art. 81 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszonen

b) Verfahren

Absatz 1 entspricht den Absätzen 2 und 3 von Art. 33 StrG, die um die Angabe des Zeitraums, in dem die Pläne eingesehen werden können, ergänzt wurden. In den Absätzen 2 und 3 wird ein Rechtsmittel zur Erhebung einer Einsprache eingeführt, währenddem das Strassengesetz keinen enthält, was problematisch ist. Absatz 4 sieht, wie auch Art. 33 Abs. 4 StrG, vor, dass die belegte Zone mit ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt. Tatsächlich haben weder eine Einsprache noch eine Beschwerde eine aufschiebende Wirkung.

Art. 82 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszonen
c) Verfall

Die maximale Dauer von fünf Jahren kann bei wichtigen Gründen um drei Jahre verlängert werden (im Vergleich zu den derzeit gültigen acht Jahren im Strassengesetz), dabei handelt es sich um eine Harmonisierung der Dauer mit dem Raumplanungs- und Baugesetz und dem Bundesgesetz über die Raumplanung. Ein solcher Zeitrahmen ist angemessen, wenn man bedenkt, wie lange es dauert, die für ein grosses Strassenprojekt erforderlichen Studien durchzuführen.

Art. 83 Vermessung, Sondierung und Verpflockung

Die Absätze 1, 2 und 3 sind eine Wiederholung von Artikel 30 Abs. 1 und 3 StrG. Absatz 4 ist eine Vereinfachung von Artikel 30 Absatz 2 StrG.

Art. 84 Vorzeitiger Baubeginn

Dieser Artikel verankert die derzeitige Praxis im Gesetz. Der Wortlaut entspricht dem des Artikels 144 RPBG, welcher der Direktion die gleiche Befugnis einräumt.

4.5.1.3 Wirkung

Art. 85 Baubewilligung

Mit diesem Artikel wird eine Regelung eingeführt, die nicht im Strassengesetz enthalten ist, sondern aus Artikel 135 Abs. 3 RPBG abgeleitet ist. Sie bedeutet, dass der Mobilitätsroutenplan als Baubewilligung gilt und so detailliert sein muss, dass die Strasse (oder Route) mit allen zusätzlichen Infrastrukturanlagen, die damit zusammenhängen, gebaut werden kann.

Art. 86 Gültigkeitsdauer

Dieser Artikel führt eine neue Regelung ein, indem er die Absätze 3 und 4 von Artikel 28 NSG wiederholt. Artikel 145 RPBG sieht eine ähnliche Regelung mit einer Zweijahresfrist ab Erteilung der Baubewilligung vor, die zweimal verlängert werden kann. Diese Regelung verbessert die Rechtssicherheit.

Art. 87 Landerwerb – Grundsatz

Absatz 1 wiederholt die Absätze 1 und 2 des Artikels 41 StrG. Absatz 2 formuliert den Verweis auf Artikel 43 StrG neu. Da es sich bei einer Parzellenumbelegung um einen langwierigen und komplexen Prozess handelt, ist es angemessen, dass für den gesamten neu zu ordnenden Perimeter die gleichen Regeln gelten, da es sich um ein umfassendes Projekt handelt. Gegenwärtig sind dies die Regeln des Gesetzes über die Bodenverbesserung bei Grundstücken ausserhalb der Bauzone und des Raumplanungs- und Baugesetzes bei Grundstücken in der Bauzone. Aus Gründen der Effizienz ist es vorzuziehen, dass dies so bleibt. In Bezug auf die Terminologie ersetzt der Terminus Parzellenumbelegung denjenigen der Flurbereinigung.

Art. 887 und 89 Landerwerb – Öffentliche Urkunden

Bei diesen Artikeln handelt es sich um Übernahmen der Artikel 41^{bis} und 41^{ter} StrG.

Was Buchstabe b des Abs. 1 betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass im Falle eines vereinfachten Verfahrens die öffentliche Auflage des Projekts durch die Mitteilung an die Eigentümerinnen und Eigentümer im Sinne von Artikel 76 Abs. 2 ersetzt wird.

Art. 90 Landerwerb – Enteignung

Dieser Artikel führt eine neue Regelung ein, nach der die Plangenehmigung einem Beschluss zur Enteignung der erforderlichen Flächen gleichkommt. Das bedeutet, dass nach Inkrafttreten des genehmigten Plans der Grundsatz der Enteignung nicht mehr in Frage gestellt werden kann, da er nicht Gegenstand eines gesonderten Verfahrens ist. Lediglich die Frage einer möglichen Entschädigung und deren Höhe kann Gegenstand von Verhandlungen oder gar einer Entscheidung der Enteignungskommission nach dem im Gesetz über die Enteignung geregelten Verfahren sein.

4.5.1.4 Ausführung der Arbeiten

Art. 91 Zuständigkeit – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates

Dieser Artikel ist eine Übernahme von Artikel 44 StrG, mit Ausnahme des zweiten Satzes von Absatz 2, der die Möglichkeit der Delegation dieser Aufgabe an Drittpersonen (Gemeinden oder Personen) gesetzlich verankert, wovon in der Praxis bereits häufig Gebrauch gemacht wird.

Es ist zu beachten, dass auch die Ausführung von Arbeiten an Objekten städtebaulicher Art, an denen der Staat nach Artikel 103 Abs. 2 und 3 beteiligt ist, in seine Zuständigkeit fällt.

Art. 92 Kompetenzen – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum von Gemeinden

Die Absätze 1 und 3 stellen eine Übernahme des Artikels 45 StrG dar, der ausdrücklich festlegt, dass nicht nur Gemeindestrassen, sondern auch städtebauliche Objekte, obwohl sie nicht im Gemeindegut stehen, in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen. Absatz 2 ist neu und stellt das Gegenstück zu Artikel 89 Abs. 2 dar, durch die Präzisierung der Zuständigkeit des Gemeinderats und durch die gesetzliche Verankerung der Delegationsmöglichkeit des Gemeinderats, die in der Praxis bereits weitgehend von der zuständigen Amtsstelle der Gemeinde wahrgenommen wird. Diese Regel ermöglicht es auch, die Leitung der Arbeiten, aber nicht die Ausschreibung, an Dritte ausserhalb der Gemeindeverwaltung delegieren zu können.

Art. 93 Zuständigkeit - Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum von Privaten

Dieser Artikel vervollständigt die Systematik, fügt aber nichts Neues hinzu. Er schliesst eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde nicht aus, wenn eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der privaten Eigentümerin oder dem privaten Eigentümer getroffen wird. Dies gilt grundsätzlich auch für Strecken der sanften Mobilität, die von der Eigentümerin oder vom Eigentümer auf Kosten der zuständigen Behörde durchgeführt werden.

Art. 94 Zuständigkeit – Koordination

Dieser Artikel verankert die aktuelle Praxis im Gesetz. Insbesondere bedeutet dies, dass der Kanton bei der Durchführung von Arbeiten die Tatsache berücksichtigen muss, dass die betreffende Gemeinde in demselben Gebiet städtebauliche Projekte plant. Idealerweise sollten die Arbeiten gemeinsam vergeben werden, da dies nicht nur die wirtschaftlich beste Lösung darstellt, sondern dadurch auch sichergestellt werden kann, dass der Verkehr nur einmal mit einer einzigen Baustelle gestört wird.

Art. 95 Voraussetzungen

Dieser neue Artikel schreibt vor, dass bei der Durchführung der Arbeiten die gleichen schutzwürdigen Interessen zu berücksichtigen sind wie bei der Erstellung und Genehmigung des Mobilitätsroutenplans. Dies wird in der Praxis und in den geltenden technischen Normen bereits weitgehend berücksichtigt, aber über diesen Artikel wird dies in den Vorentwurf aufgenommen und es wird darauf bestanden, dass auf die Begrenzung der Auswirkungen der Arbeiten geachtet werden muss.

Art. 96 Zeitweilige Schutzanlagen

Dieser Artikel übernimmt Artikel 27 StrG.

Art. 97 Übergabe an den Verkehr

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 29 StrG wobei zusätzlich Öffnung für den Verkehr durch Übergabe an den Verkehr ersetzt wird, was für alle Mobilitätsrouten besser geeignet ist.

4.5.2. Kosten

4.5.2.1 Allgemein

Art. 98 Kostenverteilung

Absatz 1 legt den allgemeinen Grundsatz für die Finanzierung der Mobilitätsinfrastrukturanlagen fest, wonach die verschiedenen Akteure die Kosten der Projekte entsprechend ihren jeweiligen Interessen gemeinsam tragen. Das Strassengesetz erwähnt an mehreren Stellen die Beteiligung von interessierten Dritten, enthält aber keinen solchen allgemeinen Grundsatz. Sofern in den folgenden Artikeln nichts anderes bestimmt ist, gilt diese Regelung für alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen, insbesondere auch für deren städtebaulichen Objekte und Signalisierung.

Absatz 2 sieht vor, dass das Ausführungsreglement die Kriterien für die Kostenverteilung sowohl für die allgemeine Regel als auch für jeden Einzelfall festlegt.

Absatz 3 ermöglicht es den betroffenen Akteuren über vorherige oder spätere verwaltungsrechtliche Verträge die Aufteilung der Kosten im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau zu regeln. Diese Verträge können zwischen den betroffenen Behörden geschlossen werden (zwischen dem Staat und einer Gemeinde, aber im Falle von Verbindungsstrassen auch zwischen Gemeinden). Er kann auch zwischen einer Gemeinde und einer privaten Partei abgeschlossen werden. Zum Beispiel kann eine Gemeinde festlegen, dass die Planung der Kreuzung, die für das geplante Einkaufszentrum notwendig ist, selbst übernommen werden kann, wenn die Kosten für die Strasse von der Privatwirtschaft getragen werden. Den Parteien steht es grundsätzlich frei, den Inhalt des Vertrages zu vereinbaren, insbesondere von den im Ausführungsreglement festzulegenden Allokationskriterien abzuweichen. Allerdings hat eine

Gemeinde natürlich das öffentliche Interesse zu berücksichtigen. Sie kann keinen Vertrag abschliessen, der nur den Interessen eines Dritten dient.

Art. 99 Nachhaltige und geteilte Mobilität

Diese neue Bestimmung ermöglicht es dem Staat, die nachhaltige Mobilität, das Hauptziel des Vorentwurfs, sowohl in ihrer ökologischen als auch in ihrer sozialen Dimension zu fördern, indem er Energien, welche die Umwelt so wenig wie möglich belasten, und die geteilte Mobilität unterstützt. Letzteres kann als die Art der Fortbewegung mit gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln definiert werden, ist Teil einer Logik der nachhaltigen Entwicklung und der kollaborativen Wirtschaft und spiegelt eine Auffassung von Mobilität wider, in welcher der Besitz eines eigenen Verkehrsmittels von weniger grosser Bedeutung ist.

Art. 100 Innovation

Diese neue Bestimmung ermöglicht es dem Staat, Innovationen in der Mobilität zu unterstützen, was eines der Ziele des Vorentwurfs darstellt. Dies kann die Verbesserung der Nutzung von Rohstoffen, Recycling oder die Entwicklung der Digitalisierung, der Kreislaufwirtschaft und autonomer Verkehrsmittel beinhalten.

Art. 101 Kosten der Signalisation

Dieser Artikel listet auf, welche Kosten von demjenigen zu tragen sind, der für die Finanzierung der Signalisierung einer Mobilitätsinfrastrukturanlage verantwortlich ist. Er gilt für alle Arten von Mobilitätsinfrastrukturanlagen.

4.5.2.2 Strassen

Art. 102 Grundsatz

In Absatz 1 wird ausdrücklich der nach dem Strassengesetz geltende Grundsatz festgeschrieben, dass die Baukosten von der Eigentümerin oder vom Eigentümer der Strasse zu tragen sind. In Absatz 2 wird Artikel 49 StrG übernommen.

Art. 103 Städtebauliche Objekte

Absatz 1 übernimmt die Regelung, die im Strassengesetz vorherrschend ist.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, die eine Ausnahme zu Absatz 1 darstellt. In Anwendung des Prinzips «Wer bestellt, bezahlt» sieht diese Regelung vor, dass der Staat die von ihm benötigten städtebaulichen Objekte bezahlt.

Absatz 3 ist eine neue Regelung, die dem Staat die Beweislast für Massnahmen auferlegt, die hauptsächlich durch den Transitverkehr veranlasst sind, da dieser, wenn er überregional und regional ist, in die Zuständigkeit des Kantons fällt. Die Modalitäten zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.

Art. 104 Beteiligung anderer Gemeinden

Dieser Artikel stellt eine Übernahme von Artikel 57 StrG dar, jedoch mit einer Änderung der Zuständigkeit: Die Direktion, als Aufsichtsbehörde über die Strassen, ersetzt den Oberamtmann.

Art. 105 Strassenkreuzungen

Dieser Artikel stellt eine Übernahme von Artikel 25 Abs. 2 StrG mit einer kleinen Umformulierung dar.

4.5.2.3 Routen der sanften Mobilität

Art. 106 Fusswege

In diesem Artikel wird ausdrücklich präzisiert, dass die Finanzierung von Fusswegen in der Verantwortung der Gemeinden liegt, was bereits jetzt der Fall ist, da Fusswege städtebauliche Objekte darstellen. Diejenigen, die sich auf einer Kantonsstrasse befinden oder entlang einer Kantonsstrasse geführt werden, bleiben es nach Artikel 48 Abs. 2. Daher besteht der Vorbehalt in Absatz 2, der daran erinnert, dass die Sonderregelung des Artikels 103 Abs. 2 und 3 für städtebauliche Objekte auf Fusswege anwendbar ist.

Art. 107 Wanderwege

Absatz 1 legt fest, dass die Finanzierung der Wanderwege, mit Ausnahme der Kosten für die Signalisierung, in der Verantwortung der Gemeinden liegt. Eine mögliche finanzielle Unterstützung, die im Gesetz über den Tourismus vorgesehen ist, bleibt vorbehalten.

In Absatz 2 werden die Signalisierungskosten gemäss dem Gesetz über den Tourismus vom offiziellen Organ des Kantons für den Tourismus (FTV) getragen, während sie derzeit im Vorentwurf zum neuen Gesetz über den Tourismus in den Artikeln 63 und 64 TG je zur Hälfte zwischen dem FTV und den Erschliessungsgesellschaften aufgeteilt werden.

Art. 108 Velowege

Dieser Artikel legt neue Regeln für die Finanzierung von Velowegen fest, die auf der Zugehörigkeit zum kantonalen oder kommunalen Velonetz basieren und nicht auf den Besitzverhältnissen der Strasse basieren. Derzeit überträgt das Strassengesetz die Verantwortung für Velofahrstreifen und Velowege, die an eine Gemeindestrasse angrenzen, auf die Gemeinden, mit Ausnahme von Velowegen, die als Alternativroute zu einer Kantonsstrasse dienen.

Art. 109 Kantonale Rad- und Fusswege

Da die kantonalen Radwege vom Staat finanziert werden, während die Fusswege, die sich in der Regel in den Ortschaften befinden, von den Gemeinden finanziert werden, legt dieser Artikel einen Verteilschlüssel von 2/3 zu 1/3 fest. Der Gemeinschaftsanteil ist der Raum, der in der Breite zu einem Veloweg hinzugefügt werden muss, damit er von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden kann.

4.5.2.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 110 Grundsatz

Absatz 1 legt den Grundsatz für die Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen fest. Er unterscheidet sich vom allgemeinen Grundsatz des Artikels 98 Abs. 1 dadurch, dass nicht die Eigentümerinnen oder der Eigentümer der Infrastrukturanlage die Kosten trägt, sondern die Behörde, die den Mobilitätsroutenplan für den Bau oder Ausbau der Infrastruktur erstellt. Diese Regelung ergibt sich aus der Tatsache, dass manche vom Staat geplante und gebaute Infrastruktur nicht notwendigerweise staatlich

ist, z.B. eine Bushaltestelle an einer Gemeindestrasse. Diese ist integraler Bestandteil der Strasse und somit Eigentum der Gemeinde.

Absatz 2 sieht eine vorherige Vereinbarung über die Aufteilung der Kosten mit interessierten und betroffenen Akteuren vor.

Art. 111 Bahninfrastrukturfonds

Absatz 1 verankert ausdrücklich den bisherigen Grundsatz des Verkehrsgesetzes, dass der Staat und die Gemeinden die Kantonsbeiträge an den Eidgenössischen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Finanzierung der Infrastrukturkosten gemäss Artikel 87a Absatz 3 BV und Artikel 57 EBG. Dieser Fonds dient der Finanzierung des Betriebs, der Instandhaltung und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur durch den Bund.

Die Absätze 2 und 3 übernehmen die Artikel 37a VG.

Art. 112 Beteiligung des Staates

Dieser Artikel sieht eine finanzielle Beteiligung des Staates an anderen Massnahmen an der Infrastruktur vor.

Grundsätzlich werden der Ausbau, der Unterhalt und der Betrieb des Eisenbahnnetzes, mit Ausnahme der Tram- und U-Bahnnetze sowie der Strecken, die nicht ganzjährig bewohnte Gebiete erschliessen (touristischer Verkehr), vollständig vom Bund über den BIF finanziert. Der Bund trägt die Kosten des Eisenbahnausbaus und -unterhalts, wenn diese im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur oder in der Planung zur Erhaltung der Qualität der Infrastruktur enthalten sind.

Der Buchstabe a sieht vor, dass der Staat Beiträge an Studien im Hinblick auf den Bau und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturprojekte zu finanzieren, die nach dem Eisenbahngesetz des Bundes von Leistungen des Bundes ausgeschlossen sind.

Buchstabe b sieht einen Kostenbeitrag für Studien, den Bau und den Ausbau anderer Mobilitätsinfrastrukturanlagen wie etwa Busbahnhöfen von regionalem Interesse vor.

4.5.2.5 Andere finanzielle Beiträge

Art. 113 Beiträge an Mobilitätsinfrastrukturanlagen in Städten und Agglomerationen

Artikel 4 des neuen Gesetzes über die Agglomerationen (AggG; SGF 140.2), das am 20. August 2020 vom Grossen Rat verabschiedet wurde und das am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, wird hierher transferiert, da er die Mobilität betrifft. Er ersetzt auch Artikel 37 VG. Während Absatz 1 einen maximalen Prozentsatz an Subventionen für Studien zur Vorbereitung von Agglomerationsprojekten festlegt, legt Absatz 2 keinen für deren Umsetzung fest, im Gegensatz zu Artikel 37 VG, der eine Obergrenze von 50 % für die finanzielle Beteiligung des Staates an Investitionen festlegt, die von einer regionalen Gemeinschaft im Rahmen eines allgemeinen Projekts geplant werden. In der Tat räumt Absatz 3 dem Staatsrat die Befugnis ein, sie festzulegen. Letzterer kann von der allgemeinen Regelung des Subventionsgesetzes vom 17. November 1999 (SubG; SGF 616.1) abweichen, das einen Plafond von 80 % vorsieht.

Art. 114 Beiträge für Lärm- und Schallschutzmassnahmen

Dieser Artikel übernimmt Artikel 72c StrG und passt ihn an.

Seit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 werden die zu erreichenden Umweltziele in Programmvereinbarungen festgelegt, die in Vierjahresperioden den Zeitplan für die Erreichung durch den Kanton und die Bundessubvention vorgeben. Die ersten drei Perioden des Programms (2008-2011, 2012-2015, 2016 - 2018) gegen den Strassenlärm und für den Schallschutz sind abgeschlossen. Da klar ist, dass bis zu diesem Zeitpunkt nicht alle Projekte in der Schweiz abgeschlossen sein werden und der entsprechende finanzielle Rahmen von den Kantonen nicht voll ausgeschöpft wurde, hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) auf eine Motion aus dem Tessin positiv reagiert, indem es die Lärmschutz-Verordnung geändert hat und eine weitere Verlängerung der Programmvereinbarungsregelung um vier Jahre, d. h. bis zum 31. Dezember 2022, vorsieht. Nach dieser neuen Frist bleibt die Sanierung verpflichtend, erhält aber grundsätzlich keine Subventionsgarantie des Bundes mehr.

Gemäss Art. 16 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) trägt der Inhaber der Anlage die Kosten für die Sanierung seiner Anlage.

Art. 115 Beiträge an Park-and-Ride-Anlagen

Dieser Artikel schafft eine gesetzliche Grundlage für den Bau und die Finanzierung von Park-and-Ride-Anlagen, die auf kantonaler Ebene bereits sehr wichtige Mobilitätsschnittstellen darstellen. Wie die deutsche Version mit «Park-and-Ride und Bike-and-Ride» andeutet, handelt es sich um eine Parkanlage sowohl für Velos als auch für Autos, welche die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsarten, insbesondere dem öffentlichen Verkehr, ermöglicht. Der Begriff der regionalen Bedeutung ist weit zu fassen.

Absatz 2 sieht vor, dass die Finanzierung nach Artikel 112, der sich mit finanziellen Beiträgen an Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs befasst, und Artikel 113 über die finanzielle Unterstützung von Agglomerationsprojekten vorbehalten bleibt. Diese Bestimmung gilt subsidiär zu diesen beiden Mitteln der finanziellen Unterstützung. Die finanziellen Unterstützungen können nicht zueinander hinzugerechnet werden. Wenn z. B. eine regionale Einheit eine Park-and-Ride-Anlage in der Nähe eines Bahnhofs geplant wird und dieses Projekt Teil eines vom Bund geförderten Agglomerationsprogramms ist, wird eine finanzielle Unterstützung gemäss Artikel 113 gewährt.

Art. 116 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes

Dieser Artikel schafft ein neues Mittel zur Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Mobilitätsnetzes durch die Einrichtung eines speziellen Fonds (im Folgenden der Fond). Mit ihm wird beabsichtigt, die Praxis in diesem Bereich zu verbessern und zu harmonisieren. Die Bestimmungen über die Mittel des Fonds und seine Verwaltung orientieren sich an anderen Gesetzen zur Einrichtung ähnlicher Fonds.

Eine Ordnungsbusse ist eine Geldstrafe, die in einem vereinfachten Verfahren hauptsächlich für Verstösse gegen die Strassenverkehrsverordnung sowie andere Vorschriften zum Beispiel aus dem Betäubungsmittelgesetz, dem Umweltschutzgesetz und dem Jagdgesetz, verhängt wird (vgl. das Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (OBG; SR 314.1)). Der Höchstbetrag der Ordnungsbussen beträgt gemäss OBG 300 Franken (Art. 1 Abs. 4). Ordnungsbussen werden grundsätzlich vom Ordnungsbussenbüro (OBB) der Kantonspolizei

Freiburg eingezogen und der vom Staat erworbene Erlös auf das allgemeine Konto eingezahlt. In gewissen Fällen werden sie von den Gemeinden erhoben (Artikel 2 des Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG; SGF 781.1)). Es ist daher geplant, einen Teil der jährlichen Einnahmen aus Ordnungsbussen für die Verbesserung der Sicherheit im und die Sicherheitsprävention innerhalb des Mobilitätsnetzes zu verwenden. Ein Zehntel der jährlichen Einnahmen aus Ordnungsbussen nach Absatz 3 Bst. a entspricht durchschnittlich knapp einer Million Franken pro Jahr (2019).

Absatz 4 sieht vor, dass die Verwaltung des Fonds einer Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes anvertraut wird, deren Zusammensetzung im Ausführungsreglement festgelegt wird, der jedoch der Beauftragte für Verkehrssicherheit, Vertreter der Kantonspolizei, der betroffenen Ämter (TBA, ASS, MobA) und interessierte Kreise angehören müssen. Auf Vorschlag dieser Kommission entscheidet die Direktion bis zur Höhe der Finanzkompetenzen gemäss Gesetzgebung über die Finanzen des Kantons.

Derzeit werden diese Massnahmen hauptsächlich aus dem ordentlichen Budget der Kantonspolizei und aus dem Unfallverhütungsfonds des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS) finanziert, über den verschiedene Präventionsprogramme zur Förderung des guten Verhaltens im Strassenverkehr und zugunsten verschiedener staatlicher Ämter, vor allem aber der Kantonspolizei, aktiv unterstützt werden. Die Hauptvorteile des neuen Fonds im Vergleich zum ASS-Fonds bestehen darin, dass über diesen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden können und dass diese, da die Kommission und die Direktion direkt über ihre Zuteilung entscheiden werden, schneller und leichter verfügbar sind. Darüber hinaus könnte der Netzsicherheitsfonds zur Finanzierung von baulichen Elementen verwendet werden, die im ASS-Fonds ausgenommen sind, und könnte auch den Gemeinden zugutekommen, indem bestimmte bauliche Elemente auf deren Kosten finanziert werden. Weitere Massnahmen, die in Erwägung gezogen werden, sind die Einstellung von Personen für den Schulpatrouillendienst oder die Anschaffung von Virtual-Reality-Anlagen zur Prävention.

4.5.3 Unterhalt

4.5.3.1 Begriff

Art. 117

Dieser Artikel enthält eine Definition des Begriffs Unterhalt, die dem Gesetz des Kantons Neuenburg vom 21 Januar 2020 „sur les routes et voies publiques“ (RSN 735.10) entnommen wurde, während es im Strassengesetz derzeit keine Definition gibt. Es wird zwischen betrieblichem und baulichem Unterhalt unterschieden. Ersterer zielt darauf ab, die Befahrbarkeit und Sicherheit der Mobilitätsinfrastrukturanlagen und ihrer integralen Bestandteile, einschliesslich Baustrukturen und Oberflächenbeschichtungen, zu gewährleisten. Die zweite ist die strukturelle Erneuerung von Mobilitätsinfrastrukturanlagen und ihren Bestandteilen, ein Vorgang, der darin besteht, sie in ihrem ursprünglichen Zustand und ihren mechanischen Eigenschaften zu erhalten, die sich im Laufe der Zeit durch die Nutzung verschlechtern haben.

4.5.3.2 Unterhaltspflicht

Art. 118 Grundsatz

In diesem Artikel wird der derzeitige Grundsatz des Strassengesetzes bekräftigt, dass der Unterhalt in der Verantwortung der Eigentümerin oder des Eigentümers liegt. Diese Regelung ist umso konsistenter, als die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer auch zivilrechtlich für Schäden haftet, die durch mangelhaften Unterhalt entstehen (vgl. Art. 58 OR). Es bedeutet, dass der Unterhalt einer privaten Strasse für den Gemeingebrauch in der Verantwortung der privaten Eigentümerin oder des privaten Eigentümers liegt. Die Gemeinden können jedoch mit den Eigentümerinnen und Eigentümern privater Strassen andere Modalitäten vereinbaren, um deren Unterhalt sicherzustellen. Sie können z. B. anbieten, sich auf konventionelle Art und Weise darum zu kümmern.

Für den Unterhalt von Routen der sanften Mobilität gelten besondere Regelungen.

Art. 119 Städtebauliche Objekte

Städtebauliche Objekte, die auf Kantonsstrassen liegen, sind Eigentum des Staates. Da sie jedoch einem lokalen Bedürfnis entsprechen und in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, liegt ihr ordnungsgemässer Unterhalt in deren Interesse und obliegt daher ihnen, wie dies derzeit in Artikel 78 StrG vorgesehen ist. Zu beachten ist, dass sich die zivilrechtliche Haftung im Falle eines unzureichenden Unterhalts nach Art. 58 OR richtet, d. h. der Staat als Eigentümer der Werke haftet gegenüber dem Geschädigten, mit der Regressmöglichkeit auf die Gemeinde, die ihrer Unterhaltungspflicht nicht ausreichend nachgekommen ist.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, die das Gegenstück zu Artikel 102, Abs. 2 darstellt. Es ist logisch, dass der Staat, wenn er die von ihm benötigten städtebaulichen Objekte finanziert, diese auch unterhält.

Art. 120 und 121 Fuss- und Wanderwege

Anstatt die Verpflichtung zum Unterhalt der Fuss- und Wanderwege auf die Eigentümerinnen und Eigentümer der von ihnen genutzten Grundstücke, die zahlreich sein können, aufzuteilen, legen diese Artikel die Verpflichtung den Gemeinden auf. Obwohl Wanderwege kantonale Mobilitätsrouten darstellen, sind die Gemeinden, in denen sie sich befinden, besser in der Lage, sie zu unterhalten, was der gängigen Praxis entspricht. Was die Wanderwege betrifft, ist zu beachten, dass die Unterhaltungspflicht gemäss Artikel 60 Abs. 1 Bst. a TG bereits den Gemeinden obliegt.

Art. 122 Velowege

Der Unterhalt der Velowege wird genauso geteilt wie die Kosten für deren Bau und dies entsprechend dem Netzwerk, dem sie angehören. Dies ist eine Änderung gegenüber dem Strassengesetz, das in Artikel 79 Abs. 1 festlegt, dass der Unterhalt von Radwegen und Radstreifen auf Kantonsstrassen der Verantwortung der Gemeinden obliegt. Es ist zu beachten, dass das TBA den Unterhalt der kantonalen Velowege weiterhin an die Gemeinde delegieren kann. Dies ist bei kantonalen Velowegen auf Gemeindestrassen generell der Fall.

Art. 123 Kantonale Rad- und Fusswege

Der Unterhalt der kantonalen gemischten Rad- und Fusswege wird auf die gleiche Art und Weise aufgeteilt wie die Kosten für deren Bau.

4.5.3.2 Grundsätze

Art. 124 Organisation

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 77 StrG und dehnt ihn auf die Gemeinden aus, wie dies in der Praxis bereits der Fall ist. Wenn eine Behörde auf der Grundlage dieses Artikels Unterhaltsarbeiten, z. B. die Schneeräumung, an ein privates Unternehmen delegiert, bleibt sie gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern für den ordnungsgemässen Unterhalt jedoch weiterhin verantwortlich.

Art. 125 Unterhaltskosten

Dieser Artikel, der sich mit der Finanzierung des Unterhalts von Mobilitätsinfrastrukturanlagen befasst, ist das Gegenstück zu Artikel 98 über die Finanzierung des Baus und Ausbaus dieser Infrastrukturanlagen.

Absatz 1 verknüpft die Verpflichtung zum Unterhalt mit den Kosten für diesen Unterhalt. Es handelt sich um eine neue, einfache und klare Formulierung der geltenden Regelung, die sich aus den Artikeln 77 ff., 81 und 82 StrG ableitet.

Die anderen Absätze sehen die Anwendung des Kriteriums des Interesses vor, wenn es mehrere Beteiligte gibt, und zwar nach Regelungen, die im Reglement festgelegt werden und von denen abgewichen werden kann.

Art. 126 Arbeiten der Anstösser

Dieser Artikel übernimmt Artikel 79 StrG.

Art. 127 Unterhalt der Nationalstrassen

Dieser Artikel enthält einen neuen und logischen Verweis auf die Bundesgesetzgebung, die den Kantonen keinen Spielraum in Bezug auf den Unterhalt der Nationalstrassen lässt. Der Unterhalt der Nationalstrassen im Kanton erfolgt durch die Interkantonale Gebietseinheit SIERA für die Instandhaltung des Autobahnnetzes, die eine interkantonale autonome Anstalt des öffentlichen Rechts ist, die basierend auf der Vereinbarung über den interkantonalen Unterhaltsdienst für das Nationalstrassennetz (SIERA-Vereinbarung) der Kantone Freiburg, Waadt und der Republik und des Kantons Genf vom 02.05.2018 (SGF 741.9) gegründet wurde.

Art. 128 Ersatzvornahme

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 80 StrG, indem er ihn neu formuliert und auf private Eigentümerinnen und Eigentümer ausweitet, die neben den Gemeinden zur Instandhaltung verpflichtet sind, sowie auf alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen, einschliesslich städtebaulichen Objekten. Wenn eine Mobilitätsinfrastrukturanlage, die sich im Eigentum der Gemeinde oder einer Privatperson befindet, in einem so schlechten Zustand ist, dass die technischen und sicherheitstechnischen Mindeststandards nicht mehr erfüllt werden, und die Eigentümerin oder der Eigentümer die notwendigen Reparaturen trotz förmlicher Aufforderung oder der Dringlichkeit der Situation nicht durchführt, ordnet die Direktion den Unterhalt auf Kosten der für den Unterhalt zuständigen Person an. Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Mobilitätsinfrastrukturanlagen ohne Risiko für die Benutzerinnen und Benutzer genutzt werden können.

Die Vollstreckung auf Basis der Ersatzvornahme wird durch einen Beschluss angeordnet, in dem festgestellt werden muss, dass die betreffende Gemeinde oder Privatperson tatsächlich der Inhaber der Unterhaltspflicht ist.

Absatz 2 gibt Art. 80 Abs. 2 StrG wieder und stellt klar, dass der Unterschied im dringenden Fall darin besteht, dass die Direktion die Arbeiten ohne vorgängige Ankündigung ausführen kann.

Art. 129 Unterhaltsstandard – Im Allgemeinen

Absatz 1 ist, mit einigen Umformulierungen, eine Übernahme von Artikel 73 StrG. Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die sich an Art. 51 Abs. 5 des Gesetzes über Strassen und öffentlichen Routen des Kantons Neuenburg orientiert. Dies ist ein Beispiel dafür, wie das Ziel einer nachhaltigeren, d.h. umweltfreundlicheren, Mobilität mit geringen Kosten erreicht werden kann. Eine Sperrung einer Mobilitätsinfrastrukturanlage kann vorübergehend oder dauerhaft erfolgen, je nach Bedeutung der betreffenden Strasse und ihrer Nutzung. Es muss eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Es ist nicht denkbar, einen Abschnitt, der von einer grossen Anzahl von Benutzerinnen und Benutzern genutzt wird, für einen längeren Zeitraum zu schliessen, ohne ihnen eine alternative Route anzubieten.

Art. 130 Unterhaltsstandard – Winterdienst

Absatz 1 übernimmt Artikel 74 StrG und präzisiert, dass die Pflicht zur Sicherstellung der Befahrbarkeit der Mobilitätsinfrastrukturanlage für die verkehrsreichsten Stunden gilt – der Zeitplan wird im Reglement festgelegt –, was der heutigen Praxis entspricht, wonach Kantonsstrassen zwischen 6 und 22 Uhr von Schnee geräumt werden müssen.

Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die Absatz 1 entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit differenziert.

Art. 131 Unterhaltsstandard – Beleuchtung

In Absatz 1 wird Artikel 74 StrG übernommen, der leicht umformuliert wird. Bei den Absätzen 2 und 3 handelt es sich um neue Regelungen, über die das Ziel einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden soll. Eine nachhaltige Beleuchtung beinhaltet eine reduzierte Beleuchtung, um die Tierwelt nicht zu sehr zu beeinträchtigen, die sich der Helligkeit anpasst, einen geringen Verbrauch und ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln. Absatz 3 verpflichtet die Träger der Unterhaltspflicht, insbesondere die Gemeinden, eine reduzierbare Beleuchtungsanlage anzuschaffen, die kostengünstig ist und somit den Energiehaushalt entlastet. Da eine gewisse Zahl an Gemeinden bereits auf freiwilliger Basis eine solche Anschaffung getätigt hat, würde eine Norm mit Anreizcharakter wenig Wirkung zeigen. Da die Reduzierung der Beleuchtung für das menschliche Auge bis zu einem gewissen Grad nicht wahrnehmbar ist, hat sie keinen Einfluss auf die Sicherheit.

4.5.4 Benützung

Art. 132 Gemeingebrauch

Dieser Artikel stellt eine Zusammenfassung der Artikel 84 und 85 StrG dar, die keinerlei Änderung an den Fonds vornimmt.

Art. 133 Werkleitungen – Grundsatz

Diese neue Bestimmung ist an das Gesetz vom 4. Februar 1972 über die öffentlichen Sachen (ÖSG; SGF 750.1) angelehnt. Sie führt zu keiner Änderung der Praxis.

Art. 134 Werkleitungen – Verantwortlichkeit des Werkleitungseigentümers

Diese neue Bestimmung stützt sich auf Artikel 69 des kantonalbernischen Strassengesetzes.

Art. 135 Parkplätze

Diese neue Bestimmung entspricht mehr oder weniger der aktuellen Praxis. Der Zweck dieser Bestimmung ist es, die Behörden zu ermutigen, in angemessenem Umfang über das Thema Parkieren nachzudenken. Aus diesem Grund wendet sie sich bei Privatstrassen, die dem Gemeingebrauch dienen, nicht an deren Eigentümerinnen und Eigentümer, sondern an die Gemeinde. Dies ist eine Anpassung des in Artikel 24 RPBR vorgesehenen Parkplatzkonzepts.

Art. 136 Verlassene Fahrzeuge

Dieser Artikel legt den Grundsatz fest, dass es verboten ist, verlassene Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen abzustellen. Es handelt sich um ein Problem, mit dem Gemeinden und das Tiefbauamt regelmässig konfrontiert sind. Verlassene Fahrzeuge stellen eine Gefahr für die Umwelt dar, insbesondere für das Wasser, die Landschaft und die Ästhetik der Siedlungsgebiete. Ein Fahrzeug kann grundsätzlich als verlassen betrachtet werden, wenn es ohne Kennzeichen auf öffentlichem Grund abgestellt ist. Dafür ist auch eine gewisse Lagerzeit erforderlich; eine Abstellung von einigen Tagen reicht nicht aus, um ein Fahrzeug im subjektiven Sinne als verlassen zu betrachten. Ein mit amtlichen Kontrollschildern versehenes Fahrzeug kann auch dann als verlassen gelten, wenn sein Halter es offensichtlich endgültig entsorgt hat, z. B. wenn das Fahrzeug nicht mehr entsprechend seinem ursprünglichen Zweck genutzt werden kann (Wrack). In einem solchen Fall ist die (lange) Dauer des Verlassens zentral.

Es ist zu beachten, dass der Halter eines Fahrzeugs, das ohne Kontrollschild auf einem öffentlichen Platz abgestellt ist, auch nach der Strassenverkehrsgesetzgebung mit einer Geldstrafe belegt werden kann (Artikel 20 und 96 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 des Bundes (SR 741.11; VRV)).

Im Ausführungsreglement wird das Verfahren festgelegt, einschliesslich der Aufforderung an die Eigentümerin oder den Eigentümer, das Fahrzeug zu entfernen, oder, im Falle einer unbekanntem Eigentümerin oder eines unbekanntem Eigentümers, der Veröffentlichung dieser Aufforderung im Amtsblatt.

Art. 137 Unsachgemässe Nutzung – Missbräuchliche Benutzung

Dieser Artikel übernimmt Artikel 91 StrG.

Art. 138 Unsachgemässe Nutzung – Aussergewöhnliche Abnützung

Die Absätze 1 und 3 sind dem Artikel 92 StrG entnommen. In der Praxis haben massive Durchfahrten von Baumaschinen für eine staatlich beauftragte Grossbaustelle auf einer Gemeindestrasse oder von Lastwagen für den Betrieb einer Kiesgrube zu Schäden geführt. Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die es ermöglicht, Nutzerinnen und Nutzern, die durch die Art und Weise, wie sie die Mobilitätsinfrastrukturanlagen nutzen, diese beschädigen

können, wie z. B. Kiesgruben, die besonderen Verkehr auf der Strasse erzeugen, Gebühren zu berechnen, ohne dass ein tatsächlicher Schaden festgestellt wurde.

Art. 139 Unsachgemässe Nutzung – Schadenersatz

In diesem Artikel wird Artikel 92 Absatz 2 StrG wiedergegeben, wobei präzisiert wird, dass der Schadenersatz durch Verfügung und nach Anhörung festgesetzt und zugesprochen wird, was der derzeitigen Praxis entspricht. Durch die logische Ausweitung dieser Regel auf alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen dehnt dieser Artikel seinen Geltungsbereich auf Privatstrassen für den Gemeingebrauch aus, während das Strassengesetz der Gemeinde derzeit nicht erlaubt, eine solche Entscheidung für Privatstrassen für den Gemeingebrauch zu treffen.

Art. 140 Beschränkung des Eigentums – Schutz des Verkehrs

Diese neue Bestimmung entspricht der Praxis. Sie sieht vor, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer Eingriffe durch notwendige Verkehrsmassnahmen zu dulden haben und so schnell wie möglich darüber informiert werden müssen.

Art. 141 Beschränkung des Eigentums – Temporäre Verkehrsmassnahmen

Absatz 1 ist eine Wiederholung von Art. 28 Abs. 1 StrG mit einer Änderung des Titels, wobei der Begriff der Umleitung durch Verkehrsmassnahmen ersetzt wird, was die derzeit in der Praxis verwendete Sprachregelung darstellt.

4.5.5 Angrenzende Grundstücke

4.5.5.1 Grundsatz

Art. 142 Allgemein

Dieser Artikel übernimmt die Absätze 1 und 2 des Artikels 93 StrG und passt sie an und ergänzt sie. Absatz 1 legt fest, dass sich diese allgemeine Grundsatzregel an die Eigentümerinnen und Eigentümer der angrenzenden Grundstücke richtet, die verpflichtet sind, sie beim Unterhalt ihres Eigentums zu beachten. In Absatz 2 wird die Verpflichtung betont, die Sichtbarkeit für die Benützendenden zu gewährleisten, wobei auch die besondere Situation von Kindern und Tieren berücksichtigt werden muss.

Art. 143 Änderung am Gelände

Absatz 1 ist eine Wiederholung von Artikel 103 StrG. Absatz 2 regelt natürliche oder künstliche Veränderungen nicht mehr unterschiedlich, wie dies im Strassengesetz der Fall war. In ihm wird in allen Fällen eine Verpflichtung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Infrastrukturanlagen zum Eingreifen bei Gefahr oder der zuständigen Behörde bei dringlichen Fällen vorgesehen.

Art. 144 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 111 und 113 StrG.

Das Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (GSchG; SR 814.20) und die Verordnung vom 28. Oktober 1998 über den Schutz der Gewässer (GSchV; SR 814.201) legen den allgemeinen Grundsatz, des umfassenden Gewässerschutzes und der Erhaltung eines möglichst natürlichen Wasserkreislaufs fest. Gemäss Artikel 7 GSchG ist

verschmutztes Wasser zu behandeln und unverschmutztes Wasser, wo immer möglich, durch Versickerung abzuleiten.

Niemand darf Wasser oder eine andere Flüssigkeit auf eine Mobilitätsroute verschütten oder verschütten lassen, geschweige denn darauf richten. Die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer wäre gefährdet und je nach den chemischen Eigenschaften der verschütteten Flüssigkeit könnte eine Verschmutzung verursacht werden. Dies ist nicht nur eine nachbarschaftliche Regelung, sondern eine Frage des Schutzes des öffentlichen Interesses.

Ein Anlieger, der einen Anschluss mit einer Wasserableitung der Mobilitätsinfrastrukturanlage zu verbinden gedenkt, muss die Zustimmung der Eigentümerin oder des Eigentümers dieser Leitung einholen. Dies ist notwendig, weil unbedingt sichergestellt werden muss, dass die vorhandene Infrastrukturanlage die Kapazität hat, zusätzliches Wasser aufzunehmen, ohne dass dadurch ihr Funktionieren beeinträchtigt wird.

Art. 145 Wasserabfluss – Strassenabwasser

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 112 und 114 Abs. 1 StrG.

Wasser aus Mobilitätsinfrastrukturanlagen, wie z. B. Regenwasser, muss vom darunterliegenden Grundstück aufgenommen werden können, über das es natürlich fliesst. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Art. 689 ZGB und drängt sich aufgrund dem öffentlichen Interesse, das sich durch eine Strasse ergibt, ihrer Bestimmung und ihrer Sicherheit. Keine Nachbarin und kein Nachbar darf diesen natürlichen Ablauf zum Nachteil des anderen verändern (Art. 689 Abs. 2 ZGB).

Die Eigentümerin oder der Eigentümer, dem Wasser aus der Mobilitätsinfrastrukturanlage zufließt, kann auf eigene Kosten Arbeiten zur Aufnahme und Ableitung von Wasser aus der Mobilitätsinfrastrukturanlage durchführen, um Schäden an seinem Eigentum zu vermeiden. Dies obliegt nicht der Verantwortung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Mobilitätsinfrastrukturanlage, der nicht für Schäden haftbar gemacht werden kann, die durch natürlichen Abfluss entstehen, auch wenn dieser aussergewöhnlich ist, z. B. aufgrund von Unwettern.

Alle Abwasserentsorgungsanlagen sind Bestandteil der Mobilitätsinfrastrukturanlage (vgl. Art. 28 Abs. 2). Sie gehören der Eigentümerin oder dem Eigentümer der Mobilitätsinfrastrukturanlage, der sie nach technischen Standards baut und für ihren Unterhalt sorgt.

4.5.5.2 Abstand und Lichtraumprofil

Art. 146 Lichtraumprofil

Diese neue Bestimmung stützt sich auf Artikel 59 des Gesetzes über Strassen und Verkehrsrouten des Kantons Neuenburg. Damit der Verkehr nicht behindert wird, ist es wichtig, dass die Strasse auf einer ausreichenden Breite, aber auch, was deren Volumen betrifft, auf einer ausreichenden Höhe geräumt wird. Die 4,5 m in Absatz 1 sind für grosse Fahrzeuge ausreichend. Die 2,5 m in Absatz 2 entsprechen der Höhe eines Velofahrers. Das aktuell geltende Strassengesetz regelt keine überhängenden Flächen.

Art. 147 Strassenabstand – Grundsatz

Kein Gebäude oder keine Anlage darf ohne Einhaltung eines bestimmten Abstands zur Strasse zurückgebaut, errichtet, umgebaut oder umgestaltet werden. Es muss nämlich sichergestellt werden, dass sie ihre Funktion als Kommunikationsachse unter Einhaltung der Bau- und Sicherheitsnormen und -standards erfüllen kann.

Dieser Abschnitt legt einfachere und kleinere Abstände zur Strasse fest, als dies derzeit in Artikel 116 StrG der Fall ist. Das Strassengesetz legt Abstände in Bezug auf die Anzahl der Fahrspuren und deren Breite fest, was für Personen, die nicht in diesem Bereich tätig sind, schwierig anzuwenden war. Ausserdem werden in der Praxis viele Ausnahmeregelungen gewährt, weil die vorgesehenen Abstände oft ungerechtfertigt sind. Die neuen Abstände richten sich nach der Art der Strasse, wie sie in Artikel 30 und in den VSS-Normen definiert ist, was in der Praxis für die Abstände entscheidend ist.

Art. 148 Strassenabstand – Pflanzungen

Dieser Artikel enthält Ausnahmen von den allgemeinen Regelungen des Artikels 142 für verschiedene Arten von Anpflanzungen. Es handelt sich um eine Anpassung der Artikel 94–96 StrG. Die Regeln für Wälder (Abs. 2) und Lebhäge (Abs. 1 Bst. c.) wurden übernommen, mit Ausnahme der Verpflichtung, Lebhäge vor dem 1. November zu schneiden, die im Gesetz keinen Platz hat. Die Sonderregel für einzelnstehende Bäume wurde gestrichen. Absatz 1 Bst. a betrifft landwirtschaftliche Anpflanzungen, die keinen Mindestabstand einhalten müssen, solange sie die Sicht der Verkehrsteilnehmenden nicht behindern.

Art. 149 Strassenabstand Mauern und Einfriedungen

Dieser Artikel ist eine leicht angepasste Version von Artikel 93a StrG. Im Ausführungsreglement wird definiert, was eine leichte oder provisorische Umzäunung ist, dies wird auch künftig so bleiben.

Art. 150 Strassenabstand – Reklametafeln

Dieser Artikel bezieht sich im Wesentlichen auf das Gesetz vom 6. November 1986 über die Reklamen (RekG; SGF 941.2).

Art. 151 Strassenabstand – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

Diese neue Bestimmung regelt Widersprüche zwischen den Bauabständen im Vorentwurf und denjenigen, die in einem Zonennutzungsplan oder einem Ortsplan vorgesehen sind, der die Regeln festlegt, wenn die Aneinanderreihung durch das Raumplanungs- und Baugesetz oder einen Detailbebauungsplan vorgeschrieben ist. Der Vorentwurf hat Vorrang vor Ersterem, der im Falle einer Revision angepasst werden muss. Die letzten beiden können vom Vorentwurf abweichen. In der geschlossenen Bauweise müssen Bauten die Abstände zu den Grundstücksgrenzen nicht einhalten und befinden sich grundsätzlich an der Grundstücksgrenze (Art. 124 RPBG). Dies ist in den Zentren von Städten und Dörfern oft die Regel.

Art. 152 Besitzstand – Bauten und Anlagen

Dieser Artikel vereinfacht den Verweis auf das RPBG, der bereits in Artikel 119 StrG vorgesehen ist.

Art. 153 Besitzstand – Pflanzungen

Diese neue Bestimmung sieht vor, dass Pflanzungen angepasst werden müssen, wenn sich die Regeln ändern. Es gibt also keine Besitzstandsgarantie, wie das bei Bauten der Fall sein kann. Diese Regelung wird durch Absatz 2 differenziert, der eine Ausprägung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit darstellt.

Art. 154 Unterhalt

Dieser Artikel greift Artikel 124 StrG auf, darin wird ergänzend festgehalten, dass die Instandhaltung neben der Vermeidung von Schäden an benachbarten Grundstücken auch Rücksicht auf die Natur nehmen muss.

Art. 155 Abweichungen

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 93 Abs. 3 und 117 StrG.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, die das Verfahren vereinfacht, um sicherzustellen, dass bei einem Eigentümerwechsel eine erteilte Ausnahmegenehmigung widerrufen werden kann und die neue Eigentümerin oder der neue Eigentümer verpflichtet ist, auf eigene Kosten zu entfernen, was innerhalb der Baugrenze errichtet wurde (Absatz 3). Derzeit schliessen die Eigentümerin oder der Eigentümer der Strasse, welcher die Befreiung gewährt, und der betroffene Eigentümer auf Antrag des ersteren einen Vertrag (Revers), der als Servitut im Grundbuch eingetragen werden muss, um einer möglichen neuen Eigentümerin oder einem möglichen neuen Eigentümer gegenüber anfechtbar zu sein, was für die Ämter einen erheblichen Aufwand bedeutet, soweit es sich um Kantonsstrassen handelt, und was manche Gemeinden vergessen, wenn es sich um Gemeindestrassen handelt. Die neue Regelung vermeidet die Notwendigkeit, einen Vertrag abzuschliessen. Die zuständige Behörde (im Prinzip der Oberamtmann) wird nämlich in ihrem Entscheid automatisch die Eintragung der Abweichung selbst im Grundbuch anordnen.

Art. 156 Ersatzvornahme

Dieser Artikel fasst die Artikel 126a und 126b StrG zusammen. Die Eintragung des gesetzlichen Grundpfandrechts erfolgt gemäss Art. 836 ZGB.

4.5.6 Private Zufahrten

Art. 157 Grundsätze

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 122 und 123 StrG. Der Absatz 4 ist eine neue Regelung, die es ermöglicht, die Beweislast der Person aufzuerlegen, die den Zugang, den Ersatz oder die Entschädigung verhindert. Er richtet sich insbesondere an den Staat.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1. Allgemeines

Art. 158 Begriff

Dieser Artikel enthält eine Definition des öffentlichen Verkehrs, die sich an das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) anlehnt, während das Verkehrsgesetz keine entsprechende Definition kennt. Die regelmässige und berufsmässige Personenbeförderung wird in Art. 2 PBG als konzessionspflichtige Beförderung gemäss Bundesrecht definiert.

In Absatz 2 werden zwei Kategorien von Personenbeförderungen genannt, die vom öffentlichen Verkehr zu unterscheiden sind, jedoch nicht als erschöpfend zu verstehen sind. Dies sind Fälle, die in der Praxis manchmal mit dem öffentlichen Verkehr verwechselt werden. Gemäss Artikel 17 des Gesetzes vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (SchG; SGF 411.0.11; SchG) und die Artikel 10 ff. des Reglements vom 19. April 2016 zum Gesetz über die obligatorische Schule (SchR; SGF 411.0.11) haben Schüler Anspruch auf kostenlose Beförderung, soweit diese anerkannt ist. Die Gemeinde kann dann den Fahrschein für die öffentlichen Verkehrsmittel erstatten oder, wenn keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, die Nutzung eines privaten Fahrzeugs durch die Eltern entschädigen oder einen Sammeltransport organisieren. Dieser von der Gemeinde organisierte Transport ist eine spezielle Dienstleistung und sollte nicht als öffentlicher Verkehr betrachtet werden.

Ausgeschlossen ist auch die unregelmässige professionelle Personenbeförderung, die nicht nach einem Fahrplan erfolgt. Diese Art des Transports wird in Abschnitt 6 behandelt.

Art. 159 Bewilligungspflicht

Diese Bestimmung dient der Erinnerung an die bundesgesetzlichen Vorgaben und definiert die für die Genehmigung zuständige Behörde, aktuell das MobA.

Absatz 1 gibt Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG; SG 743.01) wieder, wonach derjenige, der eine nicht bewilligungspflichtige Seilbahnanlage im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere einen Skilift oder eine Kleinseilbahn, errichten oder betreiben will, eine kantonale Bewilligung einholen muss.

Absatz 2 ist eine Anwendung von Artikel 7 LTV, der in Abstimmung mit Artikel 7 der Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) festlegt, welche geringfügigen Beförderungen der kantonalen Bewilligungspflicht unterliegen. Zu dieser Beförderungsart gehören Fahrten, die ausschliesslich der Beförderung von Schülern oder Studenten, Mitarbeitern oder Kunden eines Unternehmens dienen.

5.2 Besteller

Art. 160 Allgemeines

In dieser Bestimmung wird ausdrücklich auf die Qualifikation der Besteller und deren Aufgaben hingewiesen. Die Besteller für den regionalen Personenverkehr sind durch die Artikel 31 ff. PBG, d.h. Bund und Kantone, sowie durch Artikel 164 Abs. 2 des Vorentwurfs, bzw. der Staat allein definiert. Was den lokalen Verkehr betrifft, so sind in erster Linie die Gemeinden die Besteller. Wenn die Dienste gemeinsam mit dem Staat bestellt werden (Art. 165, Abs. 3), wird der Staat auch zum Besteller des lokalen Verkehrs.

Das Konzept des Bestellers ist auch zentral für die Planung und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, die ein integraler Bestandteil der Strasse ist (Art. 64 und 110).

Art. 161 Regionalverbunde

Diese Bestimmung beruht auf dem Wunsch, den Gemeinden die freie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Es wird ausdrücklich erwähnt, dass die

Zusammenschlüsse unabhängig von Bezirks- und Kantonsgrenzen erfolgen können, wie dies bereits Artikel 21 Abs. 2 VG vorsieht.

Die Regionalverbunde haben grundsätzlich die Form eines Gemeindeverbandes. Die Sonderregelungen der Artikel 19 ff. VG sind im Vorentwurf nicht enthalten, so dass die ordentlichen Regelungen der Gemeindeverbände des Gesetzes über die Gemeinden gelten.

Absatz 3 ist ein Pendant zu Artikel 110 des Gesetzes vom 25. September 1980 über die Gemeinden (GG; SGF 140.1).

Die Regionalverbunde sind für die Ausübung aller den Gemeinden zustehenden Kompetenzen zuständig, die im gegenwärtigen Abschnitt 5 enthalten sind.

5.3 Bestellung von Verkehrsangeboten

Art. 162 Grundsatz

Dieser Artikel legt den Grundsatz für die Bestellungen von Angeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs fest. Dies ist die derzeitige Praxis, die durch die Bundesgesetzgebung für den regionalen Personenverkehr definiert ist (Art. 31a ff. PBG). Durch die Übernahme in den Vorentwurf wird dieser auf den lokalen Personenverkehr ausgeweitet.

Als ungedeckte Kosten gelten die nach der Planrechnung des Verkehrsunternehmens nicht gedeckten Kosten.

Art. 163 Zielvereinbarung

Dieser Artikel basiert auf Artikel 33a PBG und dient als Erinnerungs- und Ausführungsbestimmung für den lokalen Personenverkehr.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die von den Bestellern gesetzten Ziele kurz- oder mittelfristig zu erreichen. Die Zielvereinbarung kann Ziele zu Kosten, Leistung, Qualität oder Quantität der erbrachten Verkehrsleistungen enthalten und mit einem Bonus-Malus-System zur Qualitätssicherung verbunden sein. Seine Mindestlaufzeit beträgt zwei Fahrplanperioden, also in der Regel mindestens vier Jahre. Wird die Zielvereinbarung in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht eingehalten, können die Besteller das betroffene Verkehrsangebot ausschreiben (Art. 32c Abs. 2 Bst. b PBG für den regionalen Personenverkehr).

Art. 164 Bestellung von regionalem Personenverkehr

Absatz 1 erinnert daran, dass die Bestellung des regionalen Personenverkehrs im Personenbeförderungsgesetz geregelt ist (Art. 31a ff. PBG). Artikel 6 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Verkehrs (ARPV; SR 745.16) definiert die Kriterien, die ein Angebot erfüllen muss, um als regionaler Personenverkehr zu gelten.

Absatz 2 erlaubt es dem Staat, Angebote für Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassen als regionalen Personenverkehr zu bestellen. Dabei handelt es sich um Angebote, die für den Kanton von übergeordnetem Interesse sind, die aber die bundesrechtlichen Kriterien für eine Entschädigung durch den Bund nicht erfüllen. Der betreffende Fall stützt sich auf das Gesetz des Kantons Waadt vom 11. Dezember 1990 „sur la mobilité douce et les transports publics“ (BLV 740.21).

Unter eigene Trassees wird jedes Bauwerk verstanden, das ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr gebaut und ausschliesslich von diesem genutzt wird. Sie bestehen im Allgemeinen nur für Trams, können aber auch für Busse, Trolleybusse oder Standseilbahnen vorgesehen sein.

Art. 165 Bestellung von lokalem Personenverkehr - Grundsatz

Der Personennahverkehr wird in Artikel 3 ARPV negativ definiert als Verkehr, der nach Art. 28 Abs. 2 PBV vom Bundesleistungen ausgeschlossen ist [und] Linien umfasst, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Eine Linie dient diesem Zweck, wenn die Haltestellen in der Regel weniger als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkte mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und der Abstand zwischen den Haltestellen kurz ist.

Das Verkehrsgesetz enthält keine Bestimmung zum lokalen Personenverkehr. In der Praxis sind es jedoch die zu regionalen Verkehrsverbunden zusammengeschlossenen Gemeinden, Mobul und die Agglomeration Freiburg, die lokale Verkehrsangebote bestellen. Der Staat ist am Bestellverfahren nicht beteiligt, beteiligt sich aber finanziell in Höhe von 57.5 % gemäss Artikel 41b VG. Daher ist zu beachten, dass sich der Staat am lokalen Verkehrsangebot nur beteiligen kann, wenn es von den Regionalverkehrsverbunden bestellt wird. Eine Gemeinde, die nicht Teil einer solchen Verbandes ist und z. B. eine Stadtbusdiensleistung bestellen möchte, erhält nach der derzeitigen Rechtsgrundlage keine finanzielle Unterstützung durch den Staat.

Absatz 1 legt daher den Grundsatz fest, dass die Gemeinden lokale Personenverkehrsangebote bestellen können, sofern sie nicht in Konkurrenz zu einer regionalen Personenverkehrslinie stehen. Eine Gemeinde kann das Angebot selbständig oder über einen regionalen Verkehrsverbund bestellen.

Absatz 2 sieht dann vor, dass der Staat an der Bestellung beteiligt wird, wenn er sich an der Finanzierung beteiligt. Das Prinzip der gemeinsamen Bestellung spiegelt somit das Prinzip «Wer bestellt, bezahlt» wider, da der Staat bereits auf der Grundlage des Transportgesetzes den Grossteil der Kosten trägt.

Absatz 3 definiert die Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit sich der Staat an der Bestellung und damit an der Finanzierung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs beteiligen kann. Die detaillierten Anforderungen werden im Ausführungsreglement festgelegt.

Art. 166 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Verfahren für die gemeinsame Bestellung

Dieser Artikel orientiert sich an dem Verfahren des Bundes zur Bestellung des regionalen Personenverkehrs. Im Falle der gemeinsamen Bestellung führt die Gemeinde das Verfahren durch, prüft die Angebote der Verkehrsunternehmen und legt sie dem Staat vor. Im Falle einer Einigung schliessen die Gemeinde und der Staat eine Angebotsvereinbarung (Abs. 3) ab.

Ausnahmsweise hat der Staat die Möglichkeit, ein lokales Personenverkehrsangebot, das von besonderem öffentlichem Interesse ist, allein anzuordnen. Die Verteilung der Betriebskosten zwischen Staat und Gemeinde bleibt jedoch gleich.

Art. 167 Angebotsvereinbarung

Dieser Artikel definiert den Inhalt von Angebotsvereinbarungen. Er basiert ebenfalls auf Bundesrecht (Art. 31a PBG). Mit jeder Bestellung, die in der Regel alle zwei Jahre erfolgt, wird eine Angebotsvereinbarung abgeschlossen (Art. 31b PBG).

Es ist zu unterscheiden zwischen einer Angebotsvereinbarung und einer Zielvereinbarung (vgl. Art. 163). Letztere ist mehrjährig und legt die Rahmenbedingungen für Angebote fest. Prinzipiell ermöglichen Zielvereinbarungen eine bessere Steuerung, da sie wegbereitend dafür sind, von (langfristigen) strategischen Zielen zu Angebotsvereinbarungen zu gelangen.

Art. 168 Zuweisung des Ertragsüberschusses

Diese Bestimmung bezieht sich auf das Ausführungsreglement, da es sich um sehr detaillierte Regeln handelt. Auf Bundesebene sind in Art. 37 Abs. 2 und 3 PBG Regelungen für die Zuweisung des Mehrwerts für den regionalen Personenverkehr vorgesehen: Wenn die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte übersteigen, so sind mindestens zwei Drittel dieses Überschusses einer besonderen Rücklage zuzuführen, die zur Deckung künftiger Defizite der abgegoltene Bereiche bestimmt ist. Erreicht diese Sonderrücklage 25 % des Jahresumsatzes der entschädigungspflichtigen Sektoren oder erreicht sie 12 Mio. Franken, steht der Gewinn zur freien Verfügung.

Art. 169 Tarifverbunde

Dieser Artikel regelt den Zweck eines Tarifverbunds und die Form des Verbunds des Staates mit einem solchen Verbund. Im Kanton Freiburg gibt es mehrere Tarifverbunde, der wichtigste davon ist Frimobil. Es kann gelegentlich zu Überschneidungen zwischen den Zonen der Tarifverbunde kommen.

5.4 Finanzierung

5.4.1 Grundsätze

Art. 170 Betriebsdefizite

Dieser Artikel legt den Grundsatz der ordentlichen Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs fest. Diese Grundsätze stammen aus Artikel 30 VG. Absatz 1 legt den Zweck der Finanzierung fest.

Art. 171 Beteiligung Dritter

Für grosse Verkehrsaufkommen sorgen verschiedene Gebäudetypen wie Unternehmen, öffentliche Gebäude, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren usw. Für grosse Verkehrsaufkommen sorgen insbesondere Einkaufszentren mit einem grossen Einzugsgebiet, sie haben erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet, einschliesslich der Überlastung der Verkehrsnetze aufgrund der induzierten Mobilität.

Mit dieser Bestimmung wird daher der Grundsatz der finanziellen Beteiligung eines grossen Verkehrserzeugers an den von ihm verursachten öffentlichen Verkehrsmassnahmen oder an Verkehrsstudien, Verkehrszählungen und -erhebungen eingeführt, um die nützlichen und notwendigen Informationen zu erhalten, damit er gegebenenfalls Massnahmen zur Verbesserung der Situation und zur Verringerung der von einem zusätzlichen Verkehrserzeuger verursachten Belästigung ergreifen kann.

Im Ausführungsreglement werden die Kriterien und Modalitäten der Finanzierung festgelegt.

Dabei ist zu beachten, dass der kantonale Richtplan im Thema 106 jedes Tourismus- oder Freizeitprojekt oder jedes Unternehmen, das mehr als 2000 motorisierte Verkehrsfahrten (Schwerverkehrsfahrzeuge werden doppelt gezählt) pro Tag verursacht, als Verkehrserzeuger definiert.

Art. 172 Voraussetzungen für Beiträge an die Transportunternehmen

Diese Bestimmung legt die Grundsätze fest, die für Verkehrsunternehmen gelten, um eine transparente Finanzierung zu gewährleisten. Sie leiten sich weitgehend aus der Bundesgesetzgebung ab und werden bereits in Ausschreibungsverfahren angewendet.

5.4.2 Abgeltungen für den Betrieb

5.4.2.1 Ordentliche Abgeltungen

Art. 173 Betriebsabgeltung – regionaler Personenverkehr

Absatz 1 verweist auf Artikel 28 Abs. 1 PBG. Der Anteil der Entschädigung des Bundes für die von Bund und Kantonen bestellten Angebote im Regionalverkehr beträgt gemäss Anhang 2 ARPV, der sich auf Artikel 30 Abs. 1 RPG stützt, 55 % für den Kanton Freiburg.

Die Absätze 2 und 3 sind dem Artikel 41a VG entnommen. Hinsichtlich der Berechnung der Aufteilung des Zuschusses auf die Gemeinden legen die Artikel 13a und 13b des Ausführungsreglements zum Gesetz über den Verkehr das Prinzip und den Gewichtungskoeffizienten für das Verkehrsangebot fest. Nach Absatz 3 des Vorentwurfs ist vorgesehen, die Berechnungsmethoden weiterhin im Ausführungsreglement zu regeln, aber die Methode zu vereinfachen.

Es wird eine Variante im Zusammenhang mit der Verteilung des Gemeindeanteils zwischen den Gemeinden vorgeschlagen. Da die Berechnung der verkehrsangebotsgewichteten Zahl umständlich ist, wird eine deutlich vereinfachte Berechnungsmethode vorgeschlagen, die direkt im Gesetz verankert werden soll und ausschliesslich auf der Zahl der sogenannten zivilrechtlichen Bevölkerung der Gemeinden basiert. Dies hätte jedoch einen grossen Einfluss auf die Verteilung zwischen den Gemeinden (siehe Tabelle im Anhang). Im Prinzip würde sich die Beteiligung der Gemeinden in den Agglomerationen und Gemeindeverbänden z. B. um 47 % (Freiburg), 13 % (Düdingen) oder 10 % (Villars-sur-Glâne) verringern. Gemeinden ausserhalb von städtischen Siedlungsgebieten würden im Prinzip eine Erhöhung ihrer Beteiligung um 10 % (Hauterive), 29 % (Estavayer), 102 % (Bas-Intyamont) oder 269 % (Surpierre) erfahren.

Art. 174 Betriebsabgeltung – Lokaler Personenverkehr

Dieser Artikel entspricht dem Artikel 173 für den lokalen Personenverkehr.

In den Absätzen 2 und 3 wird Artikel 41a VG übernommen.

Da das Verkehrsangebot zwischen den Gemeinden der Agglomerationen weniger variiert, ist zu beachten, dass die in Artikel 173 Abs. 3 vorgeschlagene Berechnungsvariante weniger Einfluss auf die Beteiligungsquote der einzelnen Gemeinden hat als beim lokalen Personenverkehr.

5.4.2.2 Ausserordentliche Abgeltungen

Art. 175 Neue Linien und Leistungen

Diese Bestimmung entspricht Artikel 40 VG. Ziel ist es, neue Linien oder Leistungen zu unterstützen, um ein effizientes und wirtschaftlich rentables öffentliches Verkehrsangebot zu entwickeln. Diese Art von Angebot erfüllt zunächst nur selten die vom Bund festgelegten Bedingungen für eine Abgeltung. Es ist daher angebracht, eine finanzielle Unterstützung des Staates für die Entwicklung der Angebotsseite zu gewähren. Die genauen Voraussetzungen für die Gewährung solcher Beiträge durch den Staat werden im Ausführungsreglement geregelt.

Die Dauer der Unterstützung, die für eine Versuchsperiode oder neue Leistungen gewährt wird, wird auf fünf Jahre (statt der im VG vorgesehenen drei Jahre) sowie der Höchstbeitragssatz auf maximal 55 % (statt der im VG vorgesehenen 30 %) erhöht. Der Satz von 55 % entspricht dem der maximalen ordentlichen finanziellen Beteiligung des Staates am regionalen Personenverkehr (Art. 173 Abs. 2), um keine falschen Anreize zu schaffen.

Der kantonale Sachplan legt die Ziele und Grundsätze der Strategie für die Urbanisierung und Verdichtung des Kantonsgebiets fest. Das Urbanisierungsgebiet wurde unter Berücksichtigung der Qualität der Leistung definiert. Diese Voraussetzung stellt sicher, dass sich das Gebiet vorrangig dort entwickelt, wo der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der sanften Mobilität am höchsten sein kann, um das erwartete starke Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum am besten zu erfassen. Daher kann eine Gemeinde ein Interesse daran haben, eine neue Linie einzuführen, um ihre Leistungsqualität zu entwickeln. Der Staat wird sich jedoch nur dann an der Finanzierung beteiligen, wenn er dies für erforderlich hält, wie in Absatz 1 angegeben. Es kann auch erforderlich sein, dass zuvor eine Zweckmässigkeitsstudie durchgeführt wird.

Art. 176 Pilotprojekte

Diese neue Bestimmung ermöglicht es dem Staat, Innovationen im öffentlichen Verkehr zu unterstützen, was eines der Ziele des neuen Gesetzes ist.

Art. 177 Transport von Menschen mit Behinderungen

In diesem Artikel wird Artikel 43 VG übernommen.

Art. 178 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

Absatz 1 gibt Artikel 42 VG wieder. Absatz 2 erinnert an den Grundsatz, dass keine Subvention für Verwaltungskosten und Betriebskosten gewährt wird, die bereits von den Bestellern abgegolten wurden.

5.4.3 Abgeltung für Investitionen

Art. 179 Investitionshilfe

Dieser Artikel erlaubt die Subventionierung von Investitionen durch öffentliche Transportbetriebe. Die Buchstaben a bis d in Absatz 1 übernehmen die derzeitigen Bestimmungen des Verkehrsgesetzes (Art. 35). Nur der Buchstabe e ist neu und ist zur Finanzierung von Modernisierungs- und Digitalisierungsprojekten erforderlich.

Absatz 2 behält die finanzielle Unterstützung für Verkehrsinfrastrukturanlagen auf der Grundlage der Artikel 112 und 113 (Agglomerationsprogramme) vor.

6 Personentransport mit Taxi und Limousinen

Art. 180 Bewilligungspflicht - Grundsatz

Diese Regelung erscheint sinnvoll, da durch das Auftreten neuer Wettbewerber auf dem Markt der Fahrtenvermittlung, wie z. B. dem amerikanischen Unternehmen Uber, vielerorts Konflikte mit etablierten Anbietern entstanden sind. Diese Situation ist dadurch erklärbar, dass der von diesem neuen Wettbewerb betroffene Sektor, und insbesondere der Taxisektor, aufgrund der Merkmale der erbrachten Dienstleistungen und der Tatsache, dass der Faktor Arbeit einen grossen Teil dieser Dienstleistungen ausmacht, stark reguliert ist.

Fahrten in Fahrzeugen, die an einem Taxistand bestiegen werden, und Fahrten in Fahrzeugen, die auf der Strasse angehalten werden, sind in der Regel Taxis mit einer entsprechenden Bewilligung vorbehalten und werden auf lokaler Ebene geregelt. Andererseits können individuelle Fahrten auch von Limousinenservices mit Chauffeur durchgeführt werden, die im Gegensatz zu Taxis in der Regel nicht der Regulierung unterliegen. Limousinenservices auf Bestellung sind daher oft weniger streng reguliert als Fahrten in Fahrzeugen, die an einem Taxistand bestiegen oder auf der Strasse angehalten werden, d. h. hauptsächlich Taxis, was ausgehend von den Merkmalen der von letzteren angebotenen Dienstleistungen erklärbar ist. In beiden Fällen handelt es sich um eine professionelle Personenbeförderung ohne bestimmten Fahrplan oder vordefinierte Routen, gegen ein vorher festgelegtes Entgelt und in einem Kraftfahrzeug der Kategorie M1 oder M2 bis 3,5 Tonnen nach Bundesgesetz, der sogenannten Limousine. Das Taxifahrzeug unterscheidet sich von der Limousine durch sein beleuchtetes «Taxi»-Schild, das es leicht erkennbar macht, sowie durch sein erhöhtes bzw. ausschliessliches Nutzungsrecht des öffentlichen Raums, das es ihm erlaubt, an Taxiständen zu halten, während es auf Kunden wartet, Fahrspuren oder Plätze zu benutzen, die nicht für alle Fahrzeuge zugänglich sind. Limousinenservices hingegen stehen auf Vorbestellung oder Reservierung hin zur Verfügung und haben keinen Anspruch auf einen gesteigerten Gemeingebrauch der öffentlichen Sache.

Mit diesem Artikel werden die Tätigkeiten der berufsmässigen Personentransporte mit Taxis und Limousinen sowie die Vermittlungstätigkeiten, bei denen ein Fahrer mit einem Kunden oder einem Taxi-Unternehmen mittels telefonischer, elektronischer oder sonstiger Unterstützung in Kontakt tritt, durch Genehmigungen geregelt, um die Gleichbehandlung der verschiedenen Akteure gewährleisten und die Kontrolle dieser Tätigkeiten ermöglichen zu können.

- > Taxis: In Absatz 1 wird die Verpflichtung für den Taxifahrer eingeführt, einen Taxiausweis und eine Taxifahrzeugbewilligung für sein Fahrzeug mitzuführen. Darüber hinaus können die Gemeinden eine Taxiplatzbewilligung vorsehen, um Taxis die verstärkte oder ausschliessliche Nutzung der öffentlichen Sache der Gemeinde zu ermöglichen.
- > Limousinen: In Absatz 2 wird die Verpflichtung für den Fahrer einer Limousine eingeführt, einen Limousinenausweis mitzuführen. Zudem muss der Fahrer das Fahrzeug mit einer Plakette ausstatten.

- > Vermittlungsplattformen: Schliesslich erfordert jede Tätigkeit als Vermittler zwischen Kunden und Fahrern oder Taxiunternehmen, wie z. B. die von der Firma Uber angebotenen Dienste, eine Bewilligungsbewilligung.

Art. 181 Bewilligungspflicht - Ausnahmen

In Absatz 1 werden nicht abschliessend die Ausnahmen von dem in Artikel 180 formulierten Grundsatz aufgeführt. Taxi- und Limousinenservices sind zu unterscheiden von der Beförderung von Behinderten (Art. 177), Arbeitnehmenden, Krankenwagen usw. Diese Beförderungsarten unterliegen gemäss Personenbeförderungsgesetz des Bundes (Art. 159) teilweise einer kantonalen Bewilligungspflicht.

Absatz 2 fällt unter die Gesetzgebung in Verbindung mit dem Binnenmarkt. Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (BGBM; SR 943.02) gewährt das Recht, Dienstleistungen über Kantons- oder Gemeindegrenzen hinweg zu erbringen (grenzüberschreitende Dienstleistungsfreiheit) sowie das Recht, am Bestimmungsort eine zweite Niederlassung (Zweigniederlassung) zu errichten (Niederlassungsfreiheit). In beiden Fällen können die Anbieter ihre Leistungen grundsätzlich weiterhin gemäss den Vorschriften des Herkunftsortes erbringen. Wenn die Marktzugangsanforderungen des Herkunftsortes und des Bestimmungsortes jedoch nicht gleichwertig sind, können sie unter den Bedingungen von Artikel 3 BGBM eingeschränkt werden, nämlich unter der Voraussetzung, dass die Grundsätze der Gleichbehandlung externer Anbieter und der Verhältnismässigkeit eingehalten werden und soweit dies zur Wahrung eines übergeordneten öffentlichen Interesses erforderlich ist. In diesem Fall dürfen Inhaber von ausgestellten Bewilligungen oder gleichwertigen Berechtigungen für die Ausübung des Berufs eines Taxi- oder Limousinenfahrers Fahrgäste im Kanton Freiburg absetzen, auf der Rückfahrt neue Fahrgäste aufnehmen sowie den Kanton durchqueren, um in einen anderen Kanton zu fahren.

Art. 182 Bewilligungen – Taxiausweis

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Taxifahrer erfüllen müssen, um einen Taxiausweis zu erhalten, und definiert in Absatz 2 die Eigenschaften dieser Karte. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)», das noch nicht in Kraft getreten ist.

Bezüglich des Führerausweises ist zu beachten, dass die eidgenössischen Strassenverkehrsvorschriften vorsehen, dass der betreffende Lenker zusätzlich zum Führerausweis der Kategorie B über eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen muss, die insbesondere an das Bestehen einer zusätzlichen praktischen und theoretischen Prüfung gebunden ist (Art. 8, 11b, 25 und 27 der Verordnung vom 26. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51)). Der berufsmässige Charakter eines solchen Personentransports wird durch die Kriterien in Artikel 3 Abs. 1bis der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personentransportfahrzeugen im Tourismusbereich (ARV 2; SR 822.222) definiert. Als berufsmässige Personenbeförderung gilt auch die Beförderung von Personen in Mietfahrzeugen mit Chauffeur (Art. 3 Abs. 1ter ARV 2).

Art. 183 Bewilligungen – Taxifahrzeugbewilligung

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Taxifahrer erfüllen müssen, um eine Taxifahrzeugbewilligung zu erhalten. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)», das noch nicht in Kraft getreten ist.

Zu beachten ist dabei, dass ausser den Bundesvorschriften zur Arbeitszeit, zum Fahren und zu den Fahrern auch verschiedene Fahrzeugvorschriften gelten. Diese sehen vor, dass die Fahrzeuge von Fahrern, die der ARV 2 unterstehen, mit einem digitalen oder analogen Fahrschreiber ausgerüstet sein müssen (Art. 100 Abs. 1 Bst. b und c sowie Abs. 2–4 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS); SR 741.41), die von einer Werkstatt mit entsprechender Berechtigung (Art. 101 VTS) eingebaut, nachgeprüft und repariert werden müssen. Die Fahrzeuge unterliegen auch einer jährlichen Prüfungspflicht (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Zif. 1 VTS). Die Verwendung eines Fahrzeugs für den berufsmässigen Personentransport muss ebenfalls in den Fahrzeugausweis eingetragen werden (Art. 80 Abs. 2 VZV).

Art. 184 Bewilligungen – Taxiplatzbewilligung

Diese Bestimmung verdeutlicht Art. 11 Bst. a AGSVG, der besagt, dass die Gemeinden dafür zuständig sind, den Betrieb von Taxiunternehmen zu genehmigen, der auf deren öffentlichem Grund und Boden erfolgt, vorbehaltlich der Gesetzgebung über die öffentlichen Sachen, und eine Verordnung zu diesem Thema zu erlassen, die der in Art. 3 AGSVG genannten Direktion zur Genehmigung vorzulegen ist.

Art. 185 Bewilligungen – Limousinenbewilligung

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Taxifahrer erfüllen müssen, um einen Taxiausweis zu erhalten, namentlich durch einen Verweis auf Artikel 183, und definiert in Absatz 2 die Eigenschaften dieser Karte. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)». Zu erwähnen ist auch, dass in Bezug auf Absatz 1 Bst. b mit "Auftraggeberin und Auftraggeber" auch Arbeitgeberin und Arbeitgeber gemeint sind.

Damit eine Limousine von den Kunden und den Aufsichtsbehörden als solche erkannt werden kann, muss sie mit einer Plakette versehen sein, die gemäss Absatz 3 an einer gut sichtbaren Stelle am Fahrzeug angebracht ist, z. B. hinter der Windschutzscheibe oder hinter dem Beifahrerfenster.

Art. 186 Bewilligungen – Vermittlungsbewilligung

Dieser Artikel regelt wie in anderen Kantonen (Genf, Waadt und Zürich) grundsätzlich alle Vermittlertätigkeiten. Darin werden in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen festgelegt, welche Vermittler für die Erteilung der Vermittlungsbewilligung erfüllen müssen, und in Absatz 2 die Informationen, die mit dem Antrag eingereicht werden müssen. Die Anforderungen beruhen auf dem Waadtländer Gesetz vom 31. Mai 2005 über die Ausübung wirtschaftlicher Tätigkeiten (BLV 930.01).

Art. 187 Betriebsvorschriften – Informationspflichten

Diese Bestimmung legt das Prinzip der Transparenz fest und ermöglicht es Kunden und Aufsichtsbehörden, den Fahrer des Transportfahrzeugs leicht zu identifizieren.

Art. 188 Betriebsvorschriften - Fahrtenbuch

In Ermangelung eines Fahrtenschreibers ermöglicht das Fahrtenbuch den Aufsichtsbehörden die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften. Diese Anforderung ermöglicht es der zuständigen Behörde, Kontrollen durchzuführen und möglichen Betrug durch Fahrer aufzudecken.

Art. 189 Betriebsvorschriften – Tarife

Die Absätze 1 und 2 dienen dem Schutz des Kunden.

Zu Absatz 3 ist anzumerken, dass eine feste Tarifregelung gemäss BGE gegen die Wirtschaftsfreiheit verstossen würde. Nur die Festlegung von Maximaltarifen ist zulässig. Diese können jedoch nur zum Schutz der Kunden vor Missbrauch festgelegt werden und können nicht wirtschaftspolitisch motiviert sein.

Art. 190 Pflichten bei Vermittlung von Fahraufträgen

Absatz 1 führt wie in anderen Kantonen die Verpflichtung für Vermittler ein, Fahrten nur an Fahrer zu vergeben, die im Besitz eines Taxi- oder Limousinenausweises sind, also nur an Fahrer, die diese Tätigkeit beruflich ausüben. Es ist in der Tat wichtig, dass Vermittler nicht – auch nicht durch Fahrlässigkeit – die illegale Ausübung des Berufs oder gar die Ausübung des Berufs mit einem Fahrzeug, das nicht den erforderlichen Anforderungen entspricht, dulden. Diese Bedingung schliesst somit die Vermittlung von Fahrern aus, die nicht beruflich angestellt sind und Fahrten in ihren Privatfahrzeugen durchführen, wie diese etwa der Dienst «UberPop» anbietet (der allerdings derzeit in der Schweiz nicht angeboten wird).

Absatz 2 betrifft das laufend zu führende Register. Die Verpflichtung, ein Register zu führen, ermöglicht es der Behörde zu wissen, welche Unternehmen auf dem Markt aktiv sind, was wichtig ist, solange sie eine direkte Verbindung zu den Fahrern unterhalten.

Absatz 3 verpflichtet die Vermittler, sicherzustellen, dass die Mindestanforderungen an die Fahrer eingehalten werden. Dies ist eine Erinnerung an die Verpflichtungen, die auch andere Unternehmen im Bereich der Personenbeförderung auf professioneller Basis haben.

Art. 191 Verwaltungs- und Strafmassnahmen

Die in Artikel 180 festgelegten Bewilligungen können bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen gegen die Bestimmungen dieses Kapitels jederzeit vorübergehend oder endgültig entzogen werden, wenn die Anforderungen nicht mehr erfüllt sind. Die Verstösse müssen in engem Zusammenhang mit den Bestimmungen für Taxis und Limousinen stehen. Der Ort des Verstosses ist unerheblich, d.h. es muss nicht der Ort sein, an dem die Bewilligung erteilt wurde.

Für die Massnahmen der Verwaltung gelten die allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsrechts. Insbesondere müssen die Massnahmen verhältnismässig sein. Sie können unabhängig von strafrechtlichen Massnahmen angeordnet werden.

Art. 192 Gebühren

Diese Bestimmung legt den Grundsatz fest, dass die für die Erteilung von Bewilligungen zuständigen Behörden Gebühren erheben sollten, um die bei der Erfüllung ihrer Aufgaben entstehenden Kosten zu decken.

Art. 193 Zuständigkeit

Diese Bestimmung regelt die Zuständigkeit zur Erteilung von Bewilligungen nach Art. 180 ff. und zum Aussprechen von verwaltungsrechtlichen und strafrechtlichen Massnahmen (Art. 194).

Diese Bestimmung verdeutlicht Art. 11 Bst. a AGSVG, der besagt, dass die Gemeinden dafür zuständig sind, den Betrieb von Taxiunternehmen zu genehmigen, der auf deren öffentlichem Grund und Boden erfolgt, vorbehaltlich der Gesetzgebung über die öffentlichen Sachen, und eine Verordnung zu diesem Thema zu erlassen, die der in Art. 3 AGSVG genannten Direktion zur Genehmigung vorzulegen ist. Es wird vorgeschlagen, diese Zuständigkeit der Gemeinde auch auf andere Bewilligungen auszudehnen.

Als Variante wird vorgeschlagen, diese Aufgabe, mit Ausnahme der Taxiplatzbewilligung (Art. 184), dem Staat zu übertragen, um eine Gleichbehandlung im gesamten Freiburger Kantonsgebiet zu gewährleisten. Im Ausführungsreglement würde festgelegt, welches Amt oder welche andere Einrichtung zuständig ist.

7 Rechtsmittel

Art. 194 Rechtsmittel

Dieser Artikel sieht eine Abweichung von den üblichen Rechtsmitteln vor, die gemäss Artikel 154 GG zum Oberamtmann führen. Da der öffentliche Verkehr und die Mobilität im Allgemeinen ein spezifischer und technischer Bereich ist, ist es ratsam, die Direktion als Beschwerdeinstanz für alle kommunalen Entscheide vorzusehen, die in Anwendung des neuen Gesetzes getroffen werden. Die Direktion kann bei Bedarf auch die Unterstützung ihrer spezialisierten Ämter für die Bearbeitung von Rekursen in Anspruch nehmen.

8 Übergangsbestimmungen

Art. 195 Plan des Kantonsstrassennetzes

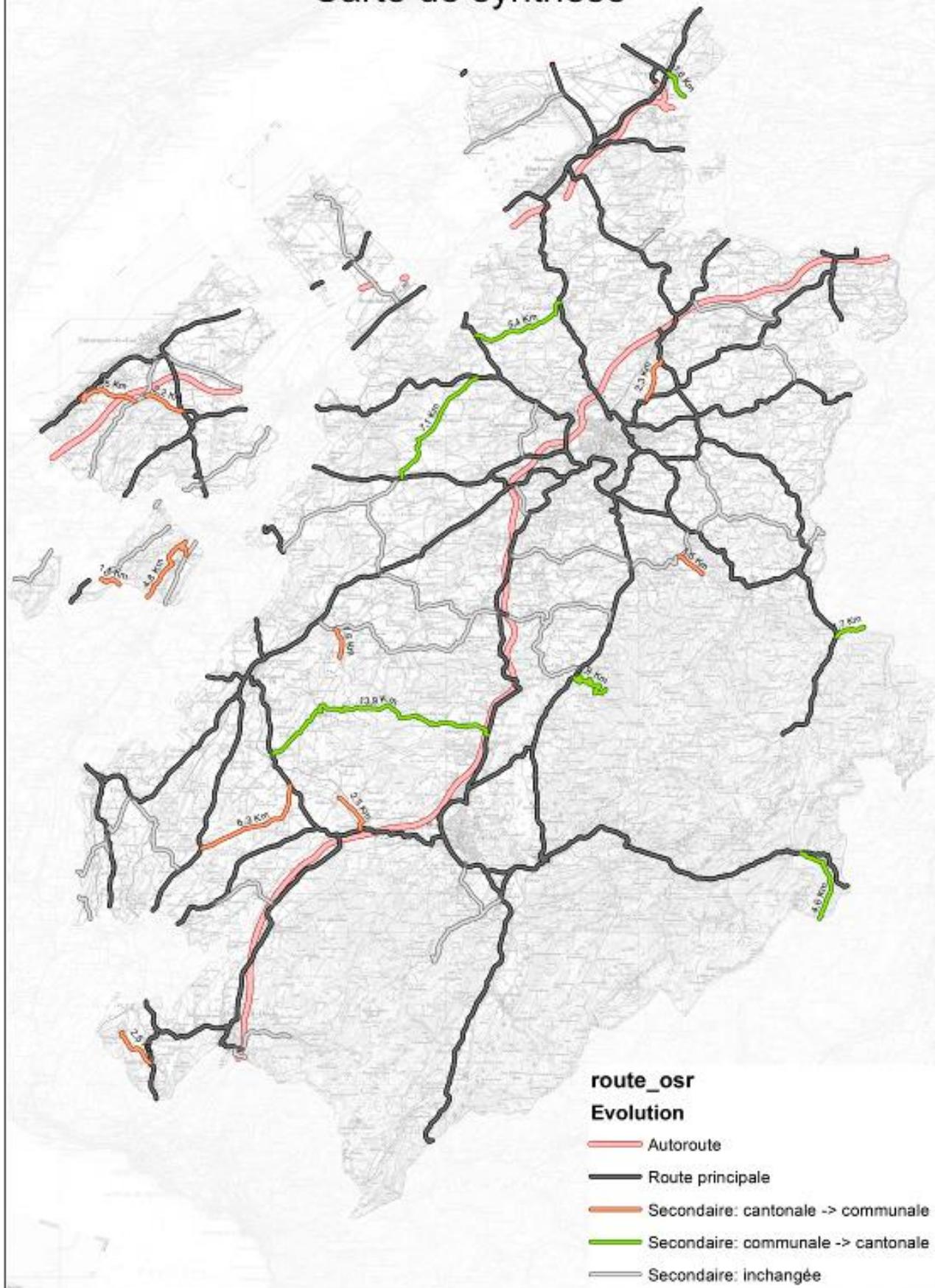
Der Plan des Kantonsstrassennetzes legt die Kantonsstrassen fest. Nach Artikel 12 fällt seine Verabschiedung in die Zuständigkeit des Staatsrats. Die vorliegende Bestimmung sieht übergangsweise vor, dass der Staatsrat den neuen Plan auf der Grundlage der in Artikel 32 festgelegten Kriterien zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes verabschiedet.

Ausserdem haben einige Strassen heute einen kantonalen Status, während sie angesichts der Ausdehnung von Ortschaften, der Urbanisierung, der Eröffnung anderer Strassen usw. nicht mehr die entsprechende Funktion haben.

Daher wird der Entwurf des Plans im Folgenden zu Informationszwecken in diesen Bericht aufgenommen. Er gibt damit einen Überblick über den Zustand des Netzes bei Anwendung von Artikel 32. Einige Abschnitte werden geändert. Strassen in grüner Farbe werden dem Netzwerk hinzugefügt, während die Strassen in oranger Farbe entfernt werden.

Weitere Pläne im Anhang erläutern die Gründe, die zu den Änderungen geführt haben.

Carte de synthèse



Der Plan zeigt, dass die folgenden Abschnitte geändert werden:

Geänderte Abschnitte durch den künftigen Plan des Kantonsstrassennetzes		
Abschnitt	Folge	Distanz (km)
Vuisternens - Sorens	Hinzugefügt	13.9
Prez vers Noréaz - Grolley	Hinzugefügt	7.1
Misery - Courtepin	Hinzugefügt	5.4
Kerzers - Gurbru	Hinzugefügt	1.6
La Roche - Abfahrtstation Gondelbahn	Hinzugefügt	3.9
Zollhaus - Sangernboden (BE)	Hinzugefügt	1.7
Jaun - Ablandschen (BE)	Hinzugefügt	4.6
Châble - Mussillens	Gestrichen	3.5
Mussillens - Montet	Gestrichen	2.2
Villeneuve (FR) - Praratoud	Gestrichen	4.8
Combremont le petit (VD) - Forel sur Lucens (VD)	Gestrichen	1.1
Attalens - Granges	Gestrichen	2.5
Bouloz - Le Poyet	Gestrichen	6.3
Vaulruz - Sâles	Gestrichen	2.3
Fuyens - Massonnens	Gestrichen	1.6
Le Mouret - St.Silvestre	Gestrichen	1.5
St.Wolfgang - Düdingen	Gestrichen	2.3
Total		+ 10

5 KOMMENTARE ZU DEN SCHLUSSBESTIMMUNGEN

5.1 Einleitung

Der Vorentwurf führt das Strassengesetz und das Verkehrsgesetz zusammen, ausgehend davon sollen beide Gesetze aufgehoben werden. Dasselbe gilt für das Gesetz vom 14. Februar 1961 zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, das im Hinblick auf die umfassende Bundesgesetzgebung zu diesem Thema obsolet geworden ist.

Was die Änderungsbestimmungen betrifft, sind allgemein gesprochen terminologische Anpassungen in einer Reihe von Gesetzen notwendig. Dazu gehört der Verweis auf das Mobilitätsgesetz anstelle des Strassengesetzes und das Ersetzen von Verweisen auf Strassen durch Mobilitätsinfrastrukturanlagen (oder Mobilitätsrouten).

Der Begriff (öffentlicher) Fussweg wird aus dem Freiburger Recht entfernt. In der Tat umfasst der Weg in der Bedeutung, die ihm der Vorentwurf gibt, diese Realität. „Öffentlicher Weg“ wird durch „öffentlicher Durchgang“ ersetzt, wenn es sich dabei um eine Route und nicht eine Infrastruktur handelt.

Wichtige Änderungen werden im Folgenden kommentiert.

5.2 Gesetz vom 21. August 2020 über die Agglomerationen (AggG; SGF 140.2)

Der Artikel 4 dieses Gesetzes, der am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, wird in den Artikel 113 des Vorentwurfs verschoben, da dieser alle Regelungen zur Mobilität zusammenfassen soll.

5.3 Einführungsgesetz vom 10. Februar 2012 zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EGZGB; SGF 210.1)

Art. 34 Herrenlose Sachen (ZGB 658, 664)

Absatz 1 enthält eine wichtige Änderung, die sich in Artikel 4 ÖSG wiederfindet, indem er vorsieht, dass herrenloses Eigentum nicht mehr ins Eigentum des Staates, sondern in das der Gemeinden übergeht. Gemeinden, welche die lokalen Gegebenheiten besser kennen, sind besser als der Staat in der Lage, sich um herrenloses Eigentum zu kümmern. In den Absätzen 2 und 3 wird das Verfahren festgelegt. Absatz 4, der sich an das kantonale Walliser Recht anlehnt, soll verhindern, dass Gemeinden für Mängel haften müssen, die sie nicht verursacht haben.

5.4 Gesetz vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (SchG; SGF 411.0.1)

Der derzeitige Artikel 17 SchG, der den Schülertransport betrifft, wird in einen neuen Abschnitt aufgenommen, welcher der Schulmobilität gewidmet ist.

Art. 16a Begriff

In diesem Artikel wird eine weit gefasste Definition von Schulmobilität definiert, die auch Schulangestellte einschliesst.

Art. 16b Planung

Dieser Artikel macht deutlich, wie wichtig es ist, über die Schulmobilität bereits in der Planung der schulischen Einrichtungen nachzudenken und nicht erst bei deren Inbetriebnahme.

Art. 16c Massnahmen

Absatz 1 konkretisiert die von der Rechtsprechung auf der Grundlage von Artikel 18 KV (Garantie des Rechts auf Grundschulunterricht) entwickelte Forderung, wonach der Schulweg kein unzumutbares Hindernis für den Schulbesuch darstellen darf, indem er übermässig lang oder gefährlich ist.

Die Absätze 1 und 2 wiederholen die Kriterien, die in Bezug auf die Zulässigkeit von Fahrten zwischen Schule und Wohnort entwickelt wurden. Es sind dies die folgenden: die Person des Schülers, die Beschaffenheit des Weges und die Gefährlichkeit der Strecke.

Die Technische Dokumentation 2.262 der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) unterscheidet dabei zwischen zwei Arten von Massnahmen, konstruktiven oder organisatorischen.

Absatz 3 verlangt aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht in allen Fällen die Erstellung eines Schulmobilitätsplans, sondern nur dann, wenn dies notwendig erscheint. Ein

Schulmobilitätsplan ermöglicht es, die von Schulen generierten Fahrten umfassend zu gestalten und Lösungen vorzuschlagen, die alle identifizierten Probleme berücksichtigen. Er wird von der bfu empfohlen und erfreut sich zunehmender Beliebtheit.

5.5 Gesetz vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG; SGF 781.1)

Artikel 5 spezifiziert die Zuständigkeiten in Sachen Verkehr und Strassensignalisation in Ausführung des SVG. Für die Zuordnung dieser Kompetenzen werden zwei Varianten in die Vernehmlassung gegeben.

Die erste Variante behält die Zuständigkeit der RUBD für alle Mobilitätsrouten bei und sieht vor, dass diese sie ganz oder teilweise an die Gemeinden delegieren kann, die über ein technisches Amt verfügen und die Zuständigkeit einfordern. Diese Regel der Kompetenzdelegation ist aus der Praxis übernommen worden. Zurzeit macht nur die Stadt Freiburg von einer solchen Delegation Gebrauch. Mit dieser Variante behält der Staat den Überblick über alle Signalisierungsmassnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auf dem Gebiet der Stadt Freiburg getroffen werden, unabhängig vom Eigentum. Dies begrenzt das Risiko, dass unangemessene Massnahmen ergriffen werden oder Massnahmen, welche die Kohärenz des Verkehrs untergraben, insbesondere durch mangelnde Kompetenz oder Druck der Bevölkerung.

Die zweite Variante teilt diese Zuständigkeiten zwischen der RUBD für die Mobilitätsrouten, die über die Grundstücke im Eigentum des Staates und der anderen Routen, die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Diese Variante, die in mehreren Nachbarkantonen die Regel ist, schätzt die Autonomie der Gemeinde, der man zutraut, dass sie dank ihrer besseren Kenntnis der lokalen Gegebenheiten besser entscheiden kann. Die Verpflichtung zur Einholung einer Stellungnahme durch das TBA und die Kantonspolizei (Art. 11 Abs. 1 Bst. c) stellt eine Absicherung dar. Diese Kompetenzzuweisung ermöglicht auch eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren. Denn tatsächlich ist die Gemeinde für den Bau oder die Sanierung einer Mobilitätsinfrastrukturanlage verantwortlich und muss auch über nachhaltige Massnahmen für den Verkehr darauf entscheiden. Damit die RUBD als Strassenaufsichtsbehörde die Ausübung dieser Befugnisse durch die Gemeinden kontrollieren kann, wird sie in Artikel 12a anstelle des Oberamtmanns als Beschwerdebehörde bestimmt.

5.6 Gewässergesetz vom 18. Dezember 2009 (GewG; SGF 812.1)

Da es sich bei den Bauwerken für die konzessionierte Schifffahrt um Mobilitätsinfrastrukturanlagen handelt, werden die entsprechenden Bestimmungen in den Vorentwurf verschoben. Sie werden in die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen integriert und werden in der beispielhaften Liste in Artikel 62 des Vorentwurfs unter der allgemeineren Überschrift «Hafenanlagen, Wasserwege und ihre Anlagen» aufgeführt. Die besonderen Bestimmungen, insbesondere die Vorbehalte in Artikel 37 Abs. 3 und 4 des GewG, sind in Artikel 65 des Vorentwurfs aufgeführt. Im Übrigen gelten die Regeln für den Bau, die Finanzierung und die Instandhaltung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Sie ähneln den im Gewässergesetz gestrichenen Regelungen, insbesondere insofern, als sie die Anwendung des Kriteriums des Interesses an einer Aufteilung der Kosten zwischen mehreren Beteiligten vorsehen.

5.7 Gesetz vom 30. Mai 1990 über die Bodenverbesserungen (BVG; SGF 917.1)

Der neue Absatz 4 des Art. 18a BVG ist das Gegenstück zu Art. 2 Abs. 3 des Vorentwurfs und soll die Grenze zwischen den jeweiligen Anwendungsbereichen dieser beiden Gesetze klarstellen.

Mit den Änderungen der Artikel 95, 96 und 157 BVG soll die Definition des Status von Erschliessungsstrassen nach der Bodenverbesserung an die neuen Gegebenheiten des Vorentwurfs angepasst werden, der insbesondere die Entscheidung über die Nutzung oder Stilllegung zum Gemeingebrauch abgeschafft hat. Sie nehmen den Körperschaften und Gemeinden keine Kompetenzen weg.

5.8 Gesetz vom 6. November 1986 über die Reklamen (RekG; SGF 941.2)

Zunächst war vorgesehen, die Regeln für die Werbung im Strassenverkehr in den Vorentwurf aufzunehmen, aber es stellte sich heraus, dass dies eine Überarbeitung des Gesetzes über die Reklamen erfordern würde, was nicht im Rahmen des Vorentwurfs lag. In der Zwischenzeit wird jedoch die Gelegenheit genutzt, eine Vereinfachung des anwendbaren Verfahrens vorzuschlagen, das für alle Reklamen gilt, für die eine Baubewilligung erforderlich ist.

5.9 Gesetz vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; SGF 951.1)

Die Entscheidung, alle Regelungen zur Mobilität in einem Gesetz zusammenzufassen, bedeutet, dass die Regelungen zu Wanderwegen und Radtourismus aus dem Gesetz über den Tourismus herausgenommen werden. Mit Ausnahme der Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenwegnetze (Art. 66 TG), die als wenig sinnvoll erachtet wurde, wurden alle spezifischen Regelungen des Gesetzes über den Tourismus in den Vorentwurf übernommen, ggf. angepasst oder auf allgemeinere Bestimmungen gestützt. Es ist zu beachten, dass derzeit eine Totalrevision des Gesetzes im Gange ist und die Abstimmung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird.

5.10 Referendum und Inkrafttreten

In Übereinstimmung mit Artikel 149 GRG legt diese Schlussbestimmung die Volksabstimmungen fest, denen das Gesetz unterworfen werden würde. Gemäss Artikel 45 und 46 KV FR sind das fakultative Gesetzesreferendum und das obligatorische Finanzreferendum.

Gemäss den Artikeln 45 Abs. 1 Bst. b KV.FR unterliegen die Erlasse des Grossen Rates, die zu neuen Nettoausgaben in einer geschätzten Höhe von mindestens 1 % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat beschlossenen Rechnung führen, dem Finanzreferendum.

Gemäss Artikel 25 FHG können die Ausgaben, die dem Finanzreferendum gemäss Artikel 45 und 46 KV unterliegen, einmalig oder wiederkehrend sein. Im letzteren Fall entspricht der massgebliche Betrag dem Gesamtbetrag der für die ersten fünf Jahre der Geltungsdauer des Gesetzes veranschlagten Kosten (Art. 25 Abs. 2 FHG).

Gemäss der Verordnung vom 1. September 2020 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) beträgt 1 % der letzten Staatsrechnung 38 708 522 Franken.

In diesem Fall, unabhängig der nachfolgenden Ausgleichsoptionen, die noch nicht Gegenstand von konkreten Bestimmungen sind, würde die Höhe der zu berücksichtigenden

neuen Ausgaben durch den Vorentwurf (85 Mio. Franken, d. h. 17 Mio. Franken x 5 Jahre) die 1% der letzten Staatsrechnung überschreiten.

Darüber hinaus würde dieser Betrag an neuen Ausgaben die Annahme durch eine qualifiziertes Mehr des Grossen Rates gemäss Artikel 141 Abs. 2 GRG erfordern.

6 FOLGEN

6.1 Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen

Bei der Prüfung der Auswirkungen des Vorentwurfs auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und der finanziellen Folgen sind mindestens drei Elemente zu unterscheiden:

- > Änderungen in den Zuständigkeiten für die Finanzierung öffentlicher Aufgaben. Einige Aufgaben, die derzeit von den Gemeinden allein oder gemeinsam mit dem Staat finanziert werden, werden in Zukunft vom Staat oder mit einem anderen Verteilschlüssel finanziert (siehe Kapitel 6.1.1). So beteiligt sich der Staat beispielsweise an den Bau- und Ausbaurkosten für städtebauliche Objekte, die für das einwandfreie Funktionieren der Kantonsstrasse erforderlich sind (Art. 103 Abs. 2), die in diesem Fall nicht mehr vollständig von den Gemeinden getragen werden. Die Modalitäten für diese staatliche Beteiligung, insbesondere der Prozentsatz, werden im Ausführungsreglement festgelegt.
- > Der Vorentwurf hat zusätzliche staatliche Kosten aufgrund neuer Leistungen oder die neuartige Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe zur Folge (siehe 6.1.2). Dabei handelt es sich um neue Ausgaben im Sinne von Artikel 23 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG; SGF 610.1), darunter z. B. die neuen Kompetenzen des Staates zur Beteiligung an Studien im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Verkehrsinfrastrukturanlagen, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden (Art. 112 Bst. a).
- > Die Kompensation der finanziellen Folgen des Vorentwurfs durch neue Einnahmen oder Änderungen in der Verteilung der steuerlichen Ressourcen (siehe 6.1.3). Es werden fünf Optionen vorgeschlagen, von denen einige es ermöglichen, die finanziellen Folgen für den Staat auszugleichen und andere es ermöglichen, auch ein finanzielles Gleichgewicht zwischen dem Staat und den Gemeinden wiederherzustellen.

6.1.1 Änderungen bei Aufgaben und Finanzierung

Die vorgeschlagenen Änderungen bei bestimmten Aufgaben und deren Finanzierung bringen Mehrbelastungen für den Staat mit sich, denen Minderbelastungen für die Gemeinden gegenüberstehen. Es handelt sich um folgende Änderungen:

- > Gemäss Art. 103 Abs. 2 beteiligt sich der Staat in Anwendung des Grundsatzes «Wer bestellt, bezahlt» an den Kosten der Objekte mit städtebaulichem Charakter für Kantonsstrassen. Sobald ein Objekt als unentbehrlich für den ordnungsgemässen Betrieb der Kantonsstrasse betrachtet wird, verliert es seinen lokalen Charakter. Der

Staat ist auch für den Bau, Ausbau (Art. 36 und 91) und Unterhalt (Art. 119) verantwortlich.

- > Gemäss Art. 103 Abs. 3 beteiligt sich der Staat an Massnahmen zur Förderung der Nutzung von Ortsdurchfahrten (VALTRALOC) nach Massgabe des Transitverkehrs, da dieser, soweit er überregional und regional ist, in die Zuständigkeit der entsprechenden staatlichen Ebene fällt. Die Modalitäten zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie der Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.
- > Gemäss Artikel 108 Abs. 1 und 109 Abs. 2 ist der Staat verantwortlich für den Bau, Ausbau und die Finanzierung von Velowegen auf und entlang von Kantonsstrassen und für Radwege ausserhalb von Ortschaften. Es handelt sich um eine Aufgabenänderung, indem der Staat nicht mehr nur Velowege auf und entlang von Kantonsstrassen (Art. 46 StrG) sowie nicht an die Kantonsstrasse angrenzende Radwege als Ausweichrouten zu dieser (Art. 54a Abs. 2 StrG) finanziert, sondern alle im Radwegnetzplan als kantonal bezeichneten Radwege, unabhängig von deren Eigentumslage. Die Kosten für die Umsetzung des aktuellen Sachplans Velo über seine 20-jährige Laufzeit werden auf ungefähr 157 Mio. Franken geschätzt. Die veränderte finanzielle Belastung kann daher auf rund 8 Mio. Franken pro Jahr geschätzt werden.
- > Gemäss Artikel 110 in Verbindung mit Artikel 64 ist der Staat als Auftraggeber für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr nun grundsätzlich für Bau, Sanierung und Finanzierung von Bushaltestellen und Busstreifen, die einen integralen Bestandteil der Strasse bilden, zuständig. Der Staat gilt als Besteller von regionalen Personenverkehrsangeboten (Art. 64 Abs. 2 und 164) sowie von lokalen Verkehrsangeboten, soweit er diese mitfördert (Art. 165 Abs. 3).

Die jährlichen finanziellen Auswirkungen dieser neuen Staatsaufgabe werden auf rund 3,25 Mio. Franken geschätzt. Dies ist eine sehr grobe Berechnung. Der Betrag errechnet sich aus dem Programm zur Anpassung der kantonalen Haltestellen an das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, das sich auf 26 535 000 Franken beläuft, zuzüglich eines ähnlichen Betrags für die Anpassung der Haltestellen, die derzeit in der Zuständigkeit der Gemeinden liegen, die etwa die Hälfte der Haltestellen im Kanton ausmachen, also insgesamt etwa 50 Millionen Franken. Verteilt man die Kosten der Umsetzung des Programms über einen Zeitraum von 20 Jahren, ergibt das 2,5 Millionen Franken pro Jahr. Was die Busstreifen betrifft, so kann für den Agglomerationsplan der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg ein Betrag von 6 Millionen artikuliert werden, der innerhalb von 8 Jahren zu realisieren ist, dies ergibt jährliche Kosten von 0,75 Millionen Franken.

- > Gemäss Artikel 195 führt die Aktualisierung des kantonalen Strassennetzplans nach den Kriterien des neuen Gesetzes (Art. 32) dazu, dass neun zusätzliche Strassenkilometer als Kantonsstrassen eingestuft werden (vgl. Anhang). Dies ist keine Änderung der Aufgaben als solche, da es sich um eine Aktualisierung handelt, aber die zusätzlichen Kosten, die dem Staat entstehen, sollten erhöht werden. Die

Unterhaltskosten für einen Kilometer Kantonsstrasse belaufen sich auf 50 000 Franken, die Summe beträgt 550 000 Franken für 10 km.

Insgesamt ergeben sich folgende Änderungen bei der Finanzierung:

Änderungen bei der Finanzierung der Lasten		
Artikel-Nr.	Objekt	Jährliche finanzielle Auswirkung
103 Abs. 2	Objekt mit städtebaulichem Charakter von kantonalem Interesse	500 000
103 Abs. 3	Durchgangsverkehr	500 000
108 Abs. 1 und 109 Abs. 2	Kantonale Radwege	8 000 000
110 in Verbindung mit 63	Öffentliche Mobilitätsinfrastrukturanlagen als integraler Bestandteil der Strasse	3 250 000
194	Aktualisierung des Netzplans der Kantonsstrassen	550 000
Total		12 800 000

6.1.2 Neue Ausgaben

Das neue Gesetz führt neue gesetzliche Grundlagen für staatliche Subventionen für verschiedene Projekte und Massnahmen ein, die im Einklang mit den Zielen des Gesetzes stehen. Das sind potestative gesetzliche Grundlagen, die vom Willen des Staates finanziell budgetierten Ressourcen abhängen, aber dennoch zusätzliche Kosten verursachen könnten. Es handelt sich um folgende finanzielle Unterstützungen:

- > Gemäss Artikel 99 kann der Staat nachhaltige Mobilität, das Hauptziel des neuen Gesetzes, fördern, indem er weniger umweltschädliche Energien und die geteilte Mobilität fördert. Gemäss einer sehr groben jährlichen Schätzung könnte sich dies auf etwa 100 000 Franken belaufen.
- > Gemäss Artikel 100 kann der Staat Innovationen in der Mobilität unterstützen. Dies kann die Verbesserung der Nutzung von Rohstoffen, Recycling oder die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft und autonomer Verkehrsmittel beinhalten. Gemäss einer sehr groben jährlichen Schätzung könnte sich dies auf etwa 100 000 Franken belaufen.
- > Gemäss Artikel 112 Bst. a und b kann sich der Staat an Studien im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Eisenbahninfrastrukturanlagen, die von Bundesleistungen gemäss Bundesgesetz über die Eisenbahnen ausgeschlossen sind, beteiligen. Er kann auch an Studien und am Bau oder Ausbau von anderen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen, etwa einem Busbahnhof, von regionalem Interesse beteiligen. Was Letztere betrifft, so kann die jährliche finanzielle Belastung auf der Grundlage eines Vorschlags für den Freiburger ÖV im Jahr 2019 auf 2 300 000 Franken geschätzt werden (Investition über einen Zeitraum von 10 Jahren).
- > Gemäss Artikel 115 kann der Staat Subventionen für Investitionen in Park-and-Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung gewähren, die nicht bereits durch ein

Agglomerationsprogramm finanziert werden. Der jährliche Betrag der finanziellen Unterstützung wird auf 1,3 Millionen Franken geschätzt. Dieser Betrag wurde auf der Grundlage der folgenden Daten berechnet: 918 einfache Standard-Parkplätze für Autos, was unter Berücksichtigung des Preises für einen Standard-Parkplatz von 5000 Franken 4 590 000 Franken ergibt; 539 Plätze in Gebäuden, was unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Preises eines Parkplatzes von 35 000 Franken einen Gesamtbetrag von 18 865 000 Franken ausmacht; etwa 1534 Veloabstellplätze zu 1500 Franken pro Platz, was 2 301 000 Franken entspricht. Die geschätzten Gesamtkosten würden sich somit auf 25 756 000 Franken belaufen. Eine kantonale Subventionierung von 50 % der geplanten Bauten würde sich über einen Zeitraum von 10 Jahren auf 12 878 000 Franken belaufen.

Gemäss Art. 164 Abs. 2 kann der Staat als regionalen Personenverkehr lokale, ausschliesslich auf eigenem Trassee befindende, Verkehrslinien wie Trams finanzieren. Die Beteiligung des Staates an der Leistung oder der Linie richtet sich nach dem in Artikel 172 Abs. 2 festgelegten Satz der staatlichen Betriebsabteilung. Es handelt sich um eine staatliche Beteiligung, die entsprechend dem Bevölkerungswachstum und der Dichte der Urbanisierung festgelegt wird. Derzeit sind es 55 %. Die für diese Bestimmung vorgeschlagene Variante sieht vor, dass der Staat die vollen Betriebskosten trägt. Mangels eines aktuellen konkreten Projekts im Kanton kann kein Betrag für die Beteiligung an lokalen Verkehrslinien auf eigenen Trassees formuliert werden.

- > Gemäss Artikel 176 kann der Staat einen finanziellen Beitrag an Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs für einen Zeitraum von fünf Jahren (im Gegensatz zu drei Jahren nach Art. 40 VG) gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 100 000 Franken geschätzt.
- > Gemäss Artikel 179 Abs. 1 Bst. e kann der Staat Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionshilfen für Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 100 000 Franken geschätzt.

Insgesamt lauten die neuen Ausgaben, die der Staat zu tragen hat, wie folgt:

Neue Ausgaben		
Artikel-Nr.	Objekt	Jährliche Schätzung
99	Nachhaltige und geteilte Mobilität	100 000
100	Innovation im Bereich der Mobilität	100 000
112 Bst. a	Studien im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von anderen Eisenbahninfrastrukturanlagen, die nicht vom Bund finanziert werden	200 000
112 Bst. b	Studien, Bau oder Ausbau anderer öffentlicher Verkehrsinfrastrukturanlagen	2 300 000
115	Park-and-Ride-Anlagen	1 300 000
164 Abs. 2	Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassen	-

176	Pilotprojekte und Testlinien für weitere 2 Jahre	100 000
179 Bst. 1 Bst. e	Investitionshilfen für mit der Entwicklung der Digitalisierung verbundenen Massnahmen	100 000
Total		4 200 000

6.1.3 Finanzieller Ausgleich

Der Vorentwurf führt zu einer Mehrbelastung für den Staat von ca. 17 Millionen Franken. Es wurden mehrere Ausgleichsoptionen geprüft und werden vorgeschlagen, um die finanziellen Konsequenzen für den Staat und gewisse Gemeinden zu entschädigen, um ein finanzielles Gleichgewicht zwischen dem Staat und den Gemeinden wiederherzustellen, dies gemäss eines der Ziele des Vorentwurfs (Art. 2 Abs. 2 Buchst. f: eine ausgewogene und effiziente Verteilung der Kosten zwischen dem Staat und den Gemeinden sicherzustellen).

Es ist zu beachten, dass diese Optionen noch nicht Gegenstand einer konkreten Regelung im Vorentwurf sind, da zunächst die Meinung der Adressaten der Vernehmlassung zum Grundsatz der verschiedenen Optionen sowie eventuell Vorschläge zu anderen Optionen eingeholt werden soll. Die folgenden Optionen werden in die Vernehmlassung gegeben:

- a) Zusätzliche Einnahmen in Form einer «Benutzungsgebühr», die von den Verkehrsunternehmen für die Bedienung einer Bushaltestelle erhoben wird.

Dies wäre eine ähnliche Gebühr, wie sie derzeit in Art. 55 Abs. 2 StrG in Verbindung mit Art. 42 ARStrG vorgesehen ist, die im Vorentwurf nicht implizit aufgenommen wurde (vgl. Art. 111 Abs. 2). Grundsätzlich ist der Staat als Besteller für den Bau und die Finanzierung von Bushaltestellen zuständig. Diese Gebühr würde zur Deckung der Betriebskosten der Bushaltestellen verwendet. Da eine Bushaltestelle als gesteigerte Nutzung des öffentlichen Raums gilt, kann die öffentliche Hand als Eigentümerin des öffentlichen Raums die Nutzung der Haltestelle von einer Genehmigung und der Entrichtung einer Gebühr abhängig machen. Der Betrag dieser jährlichen Einnahme beträgt ungefähr 200 000 Franken und ist damit nicht sehr gross.

Dabei ist zu beachten, dass diese Einnahmen nicht von den Gemeinden, sondern von den konzessionierten Verkehrsbetrieben kommen würden. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass die Gebühr als Teil der Betriebskosten von Verkehrsbetrieben angesehen wird, die von den Bestellern getragen werden.

- b) Zusätzliche Steuereinnahmen in Form einer Deckelung der Steuerabzüge für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 3000 Franken, wie sie für die direkte Bundessteuer vorgesehen ist.

Gemäss Artikel 26 Abs. 1 Bst. a des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) können bei der direkten Bundessteuer Geschäftsauslagen, einschliesslich notwendiger Reisekosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Höchstbetrag von 3000 Franken abgezogen werden. Diese Bestimmung wurde nach der Annahme des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) durch das Volk in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 eingeführt. Die Deckelung war eine der

Massnahmen, die vorgeschlagen wurden, um die BIF zu speisen (Mehreinnahmen von rund 200 Mio. Franken) und den Finanzbedarf des Bundes nach der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen zu entschädigen.

Auf kantonaler Ebene gibt es keine Obergrenze für den Abzug von Reisekosten (vgl. Art. 27 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes vom 6. Juni 2000 über die direkten Kantonssteuern (DStG; SGF 631.1)). Artikel 3 der Verordnung FIND vom 14. Dezember 2006 über den Abzug von Berufskosten bei unselbständiger Erwerbstätigkeit (SGF 631.411) legt die Bedingungen fest. Es wird daher vorgeschlagen, wie in anderen Kantonen auch, in Artikel 27 DStG eine Obergrenze für den Abzug von Reisekosten in Analogie zum Bundesrecht von 3000 Franken einzuführen. Dies würde zusätzliche jährliche Steuereinnahmen von ungefähr 20 Millionen Franken bedeuten. Da die Gemeinden ihre Steuerfüsse nach der Skala des Staates festlegen, würden sie auch von höheren Steuereinnahmen profitieren.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Deckelung bereits Gegenstand einer kürzlich eingereichten Motion war (2017-GC-177 - Morand Jacques und Steiert Thierry - Änderung des Gesetzes über die direkten Kantonssteuern (DStG) - Deckelung der Pendlerabzüge (Art. 27 DStG)). Der Staatsrat schlug in seiner Antwort die Einführung einer Obergrenze von 15 000 Franken vor. Eine solche Deckelung hätte 2349 Steuerpflichtige betroffen und zusätzliche Steuereinnahmen von rund 0,8 Mio. Franken für den Kanton, 0,6 Mio. Franken für die Gemeinden und 80 000 Franken für die Kirchgemeinden gebracht. Die Motion wurde vor 2 Jahren mit 49 zu 49 Stimmen abgelehnt; davon eine Enthaltung. Der Präsident des Grossen Rates entschied sich für die Beibehaltung des Status quo (keine Deckelung).

Schliesslich ist zu beachten, dass diese Einnahmen nicht von den Gemeinden, sondern von natürlichen Personen, die der direkten kantonalen Steuer unterliegen, stammen würden. Rund 50 000 Steuerpflichtige wären von einer Obergrenze von 3000 Franken betroffen.

Die Auswirkungen was das Verhalten betrifft, die mit dem Verlust der steuerlichen Attraktivität des eigenen Kantonsgebiets verbunden sind (Steuerpflichtige, die wegen dieser Änderung in einen anderen Kanton umziehen), sollten relativiert werden. Die Erfahrungen der Kantone, die diese Art von Massnahmen eingeführt haben, belegen dies.

- c) Zusätzliche Einnahmen in Form von Parkgebühren für grosse Verkehrserzeuger (z. B. Einkaufszentren). Diese Massnahme ist ebenfalls im Klimaplan vorgesehen (Massnahme 5.2), der sich derzeit in der Vernehmlassung befindet.

Der kantonale Richtplan vom 2. Oktober 2018 behandelt das Thema 106 der grossen Verkehrserzeuger. Als grosser Verkehrserzeuger gilt jedes Tourismus- oder Freizeitprojekt oder jedes Unternehmen, das mehr als 2000 Fahrten pro Tag an motorisiertem Verkehr verursacht (Schwerverkehrsfahrzeuge werden doppelt gezählt).

Grosse Verkehrserzeuger, insbesondere Einkaufszentren mit grossem Einzugsgebiet, haben erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet, einschliesslich einer Überlastung der Verkehrsnetze, wie z. B. Staus an Autobahnkreuzen und eine Verlangsamung des

Verkehrsflusses auf bestimmten Strecken. Ausserdem verbrauchen sie aufgrund der grossen Nutzung von Flächen für das Parken viel Boden.

Dies würde für die Einführung einer Parkgebühr in Form einer Umlageabgabe sprechen. Sie würde zur Deckung der Kosten verwendet, die durch den Verkehrserzeuger verursacht werden, z. B. zur Deckung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Nebeneffekt der Steuer wäre ein abschreckender Effekt, was die Nutzung von Parkplätzen betrifft, und würde eine Verlagerung des Verkehrs bewirken.

Eine Gebühr von 1 Franken pro Tag und Parkplatz, die von Einkaufszentren erhoben wird, die mehr als 2000 Fahrten pro Tag an motorisiertem Verkehr verursachen (ca. 6000 Plätze laut einer Zählung von 2014), könnte jährliche Einnahmen von 7,2 Millionen Franken einbringen (Annahme einer viermaligen Belegung des Parkplatzes pro Tag, entsprechend 4 Franken/Tag, 300 Arbeitstage/Jahr),

Dabei ist zu beachten, dass diese Einnahmen nicht von den Gemeinden, sondern von den grossen Verkehrserzeugern, respektive von deren Kunden, kommen würden.

- d) Die Integrierung des Entwurfs in das erste Paket des Projekts zur Aufgabenentflechtung Staat/Gemeinden (DETTEC) unter Anwendung des vorgeschlagenen Finanzausgleichs.

Da sich der Gesetzesentwurf positiv auf die Aufgabenentflechtung auswirken wird, insbesondere dadurch, dass der Staat für fast alle Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die Bestandteil des Strassennetzes sind, sowie für die kantonalen Radwege zuständig sein wird, könnte er Teil des Anfang 2010 gestarteten DETTEC-Programms werden.

Im Rahmen von DETTEC wurden vier Bereiche analysiert: ausserfamiliäre Betreuungseinrichtungen, Menschen mit Behinderungen, häusliche Hilfe und Pflege und betagte Menschen. Diese Bereiche, mit Ausnahme der Sonderschulen, sind Teil eines ersten Pakets, das zu einer Kostenübernahme von den Gemeinden an den Staat von rund 81 Millionen CHF pro Jahr führt.

Seit Beginn der Arbeiten wurde angekündigt, dass das erste DETTEC-Paket aus finanzieller Sicht für den Staat und die Gemeinden neutral sei. Mit Datum vom 9. Juli 2020 schlug der für das Projekt zuständige Lenkungsausschuss ein finanzielles Gleichgewicht des ersten Pakets vor und zwar durch eine vollständige oder teilweise Übertragung der Finanzierung der Ergänzungsleistungen an die Gemeinden (75 Mio. Franken gemäss den provisorischen Hochrechnungen der GSD) sowie die vollständige oder teilweise Abschaffung der Rückübertragung des Gemeindeanteils an der Motorfahrzeugsteuer (21,2 Mio. Franken). Die Motorfahrzeugsteuer wird vom Staat gemäss Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und der Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) erhoben. Der Staat gibt je nach Abstellort des Fahrzeugs 20 % netto an die Gemeinden zurück (entspricht rund 21,2 Millionen Franken netto). Der Verteilmechanismus für die Aufteilung der Beträge auf die Gemeinden funktioniert ähnlich wie bei einer Verteilung auf Basis der Zivilbevölkerung.

Der Staatsrat bestätigte das vorgeschlagene Prinzip, einschliesslich der unten vorgeschlagenen Variante, in seiner Sitzung vom 26. Januar 2021.

Angesichts der finanziellen Folgen der Abgabenübertragung in den vier analysierten Bereichen (81 Mio. Franken) würde die Übertragung von 100 % der Finanzierung der Ergänzungsleistungen auf die Gemeinden (ca. 75 Mio.) und der Verzicht auf die Rückübertragung des Gemeindeanteils an der Motorfahrzeugsteuer (20,1 Mio. Franken) zu einem Überschuss von ca. 15,1 Mio. Franken zugunsten des Staates führen. Eine Option wäre daher, den Vorentwurf in dieses erste DETTEC-Paket zu integrieren, um einen neutralen Finanzausgleich im Rahmen des DETTEC-Projekts zu gewährleisten und gleichzeitig die finanziellen Auswirkungen des Vorentwurfs MobG auszugleichen. Diese Option gilt jedoch nur unter der Voraussetzung, dass sie das DETTEC-Vorhaben nicht bremst.

e) Andere Optionen zum finanziellen Ausgleich des Entwurfs.

Insgesamt ergeben sich folgende finanzielle Ausgleichsmöglichkeiten, die bei Bedarf auch kumuliert werden können:

Ausgleichsmöglichkeiten		Jährliche Einnahmen
Optionen		
a)	«Benutzungsgebühr» für die Benutzungsgebühr einer Bushaltestelle	200 000
b)	Deckelung der steuerlichen Abzüge für Reisekosten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte auf 3000 Franken	20 000 000
c)	Zusätzliche Einnahmen in Form von Parkgebühren für grosse Verkehrserzeuger (z. B. Einkaufszentren)	7 200 000-
d)	Integration in erstes DETTEC-Paket mit vorgesehenem Ausgleich	15 100 000
e)	Andere Optionen zum finanziellen Ausgleich des Entwurfs	-

6.2 Auswirkungen auf das Personal des Staates

Es wird erwartet, dass das neue Gesetz nur einen begrenzten Einfluss auf die Mitarbeiterzahl haben wird. Der Vorentwurf sieht vier neue Aufgaben für den Staat vor: die Planung, den Bau und den Unterhalt von städtebaulichen Objekten, die für den ordnungsgemässen Betrieb einer Kantonsstrasse unentbehrlich geworden sind (Art. 104 Abs. 2), von kantonalen Radwegen (Art. 109) und von Verkehrsinfrastrukturanlagen, welche Teil einer Strasse sind (Art. 111), sowie, wenn die Variante in Artikel 193 gewählt wird, die Bewilligung und Überwachung des Personenverkehrs mit Taxis oder Limousinen. Im letzteren Fall werden diese Tätigkeiten durch Gebühren abgedeckt (Art. 93). In anderen Fällen werden bestehende Aufgaben erweitert. Es ist daher schwierig, ihren Einfluss auf den Personalbedarf abzuschätzen.

6.3 Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

Der Vorentwurf wurde am 8. Oktober 2020 nach dem Verfahren Boussole 21 im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung bewertet. Es wurden viele Kriterien bewertet und es wurde festgestellt, dass der Vorentwurf einen positiven Effekt auf die nachhaltige Entwicklung hat, und zwar in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht. Insbesondere wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, ein gutes Gleichgewicht zwischen einem Netz von Mobilitätsinfrastrukturanlagen, das den Bedarf deckt, aber nicht zu einer ungezügelten

Entwicklung führt, und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Raums zu finden. Um das Hauptziel des Gesetzes, die Erreichung einer nachhaltigeren Mobilität, besser zu erreichen, wurden eine Reihe von Verbesserungen vorgeschlagen, die in den Vorentwurf (bzw. in das Ausführungsreglement) oder in die Botschaft aufgenommen wurden, wo sie nicht in juristischer Form formuliert werden konnten. So kann u. a. zitiert werden: der Einsatz energieeffizienter Bautechniken, die Verwendung recycelter Materialien, die Förderung geteilter Mobilität, die Berücksichtigung sich ändernder Klimaszenarien und die stärkere Beachtung der Biodiversität.

6.4 Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg, und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung

Der Vorentwurf entspricht dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg und ist mit dem europäischen Recht vereinbar.

ANHÄNGE

Tabelle - Auswirkungen der vorgeschlagenen Alternative zu Artikel 173 Abs. 3 auf die Gemeinden

Aufteilung der Abgeltung zwischen den Gemeinden

Regionaler Personenverkehr

Zulagen, die gemäss Voranschlag 2020 verteilt werden: 19 769 440 Franken

Gemeinde	Schlüssel VG [%]	Betrag [Franken]	Bevölkerung	Bev.-Schlüssel [%]	Betrag [CHF]	Diff. Schlüssel absolut	Diff. Schlüssel [%]
Freiburg	223.95	4'427'363	38'263	120.13	2'374'897	-103.82	-46%
Romont (FR)	23.85	471'451	5'280	16.58	327'718	-7.27	-30%
Bulle	101.91	2'014'765	23'439	73.59	1'454'805	-28.32	-28%
Kerzers	20.53	405'918	4'970	15.60	308'477	-4.93	-24%
Marly	33.55	663'302	8'193	25.72	508'521	-7.83	-23%
Givisiez	12.81	253'304	3'166	9.94	196'506	-2.87	-22%
Belfaux	13.13	259'540	3'283	10.31	203'768	-2.82	-21%
Billens-Hennens	3.07	60'663	772	2.42	47'916	-0.64	-21%
Wünnewil-Flamatt	22.11	437'068	5'579	17.52	346'276	-4.59	-21%
Meyriez	2.23	44'129	565	1.77	35'068	-0.46	-21%
Düdingen	30.79	608'748	7'964	25.00	494'307	-5.79	-19%
Muntelier	3.65	72'215	972	3.05	60'330	-0.60	-16%
Murten	30.52	603'269	8'279	25.99	513'859	-4.52	-15%
Riaz	10.15	200'659	2'781	8.73	172'610	-1.42	-14%
Echarlens	3.04	60'009	840	2.64	52'137	-0.40	-13%
Villarsel-sur-Marly	0.30	5'961	84	0.26	5'214	-0.04	-13%
Granges-Paccot	13.24	261'650	3'750	11.77	232'754	-1.46	-11%
Villars-sur-Glâne	41.01	810'736	12'094	37.97	750'647	-3.04	-7%
Tafers	11.20	221'421	3'450	10.83	214'134	-0.37	-3%
Courgevaux	4.51	89'108	1'420	4.46	88'136	-0.05	-1%
Cressier (FR)	3.16	62'520	1'002	3.15	62'192	-0.02	-1%
Corminboeuf	8.27	163'405	2'696	8.46	167'335	0.20	2%
Vuadens	7.33	144'908	2'405	7.55	149'273	0.22	3%
Vaulruz	3.16	62'531	1'063	3.34	65'978	0.17	6%
Bossonnens	4.45	87'994	1'505	4.73	93'412	0.27	6%

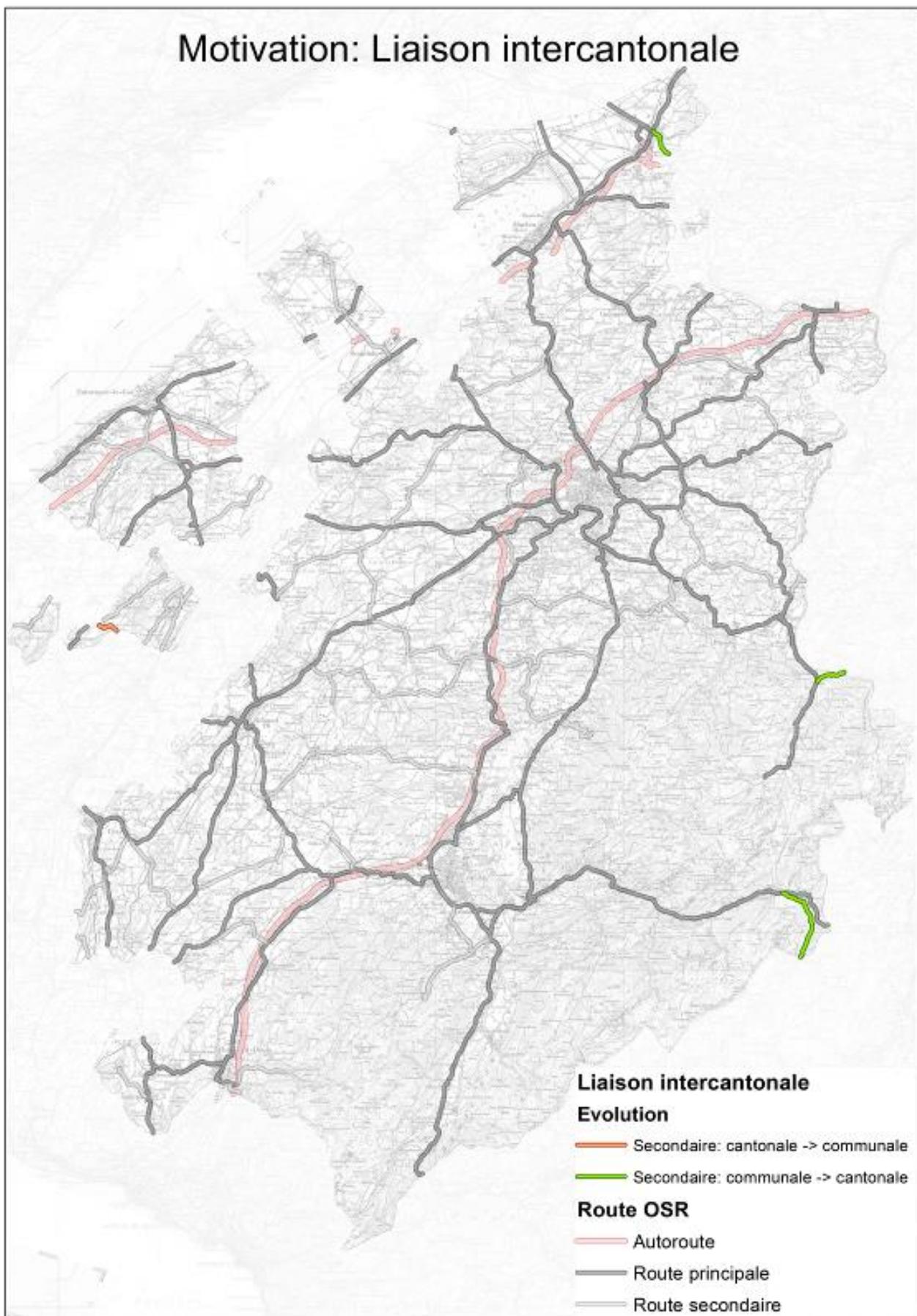
Ecublens (FR)	0.98	19'458	339	1.06	21'041	0.08	8%
Brünisried	1.87	37'021	645	2.03	40'034	0.15	8%
Avry	5.54	109'574	1'921	6.03	119'232	0.49	9%
Galmiz	1.95	38'488	679	2.13	42'144	0.18	9%
Grolley	5.15	101'840	1'892	5.94	117'432	0.79	15%
Hauterive (FR)	6.74	133'270	2'498	7.84	155'045	1.10	16%
Marsens	5.15	101'847	1'909	5.99	118'487	0.84	16%
Matran	3.99	78'913	1'506	4.73	93'474	0.74	18%
Courtepin	14.32	283'187	5'454	17.12	338'517	2.80	20%
Villaz	5.99	118'379	2'287	7.18	141'949	1.19	20%
Ferpicloz	0.71	14'045	273	0.86	16'944	0.15	21%
Plaffeien	9.27	183'189	3'594	11.28	223'071	2.02	22%
Châtel-Saint-Denis	17.97	355'317	6'971	21.89	432'674	3.91	22%
Schmitten (FR)	10.31	203'746	4'035	12.67	250'443	2.36	23%
Cugy (FR)	4.43	87'633	1'752	5.50	108'743	1.07	24%
Estavayer	24.00	474'475	9'670	30.36	600'195	6.36	26%
Attalens	8.57	169'412	3'521	11.05	218'540	2.49	29%
Gruyères	5.35	105'852	2'200	6.91	136'549	1.55	29%
Chénens	2.08	41'186	856	2.69	53'130	0.60	29%
Remaufens	2.77	54'851	1'140	3.58	70'757	0.80	29%
Cottens (FR)	3.64	71'887	1'509	4.74	93'660	1.10	30%
La Sonnaz	2.84	56'124	1'190	3.74	73'861	0.90	32%
Pierrafortscha	0.37	7'357	156	0.49	9'683	0.12	32%
Broc	6.24	123'393	2'643	8.30	164'045	2.06	33%
Gibloux	17.41	344'176	7'448	23.38	462'280	5.97	34%
Châtonnaye	1.98	39'094	846	2.66	52'509	0.68	34%
Ursy	7.32	144'737	3'198	10.04	198'493	2.72	37%
Giffers	3.74	73'952	1'634	5.13	101'419	1.39	37%
Belmont-Broye	12.64	249'872	5'521	17.33	342'676	4.69	37%
Rue	3.46	68'338	1'526	4.79	94'715	1.33	39%
St. Ursen	2.98	58'952	1'345	4.22	83'481	1.24	42%
Corbières	1.99	39'360	898	2.82	55'737	0.83	42%
Bösingen	7.47	147'752	3'408	10.70	211'527	3.23	43%

Le Mouret	6.92	136'740	3'154	9.90	195'762	2.99	43%
Pont-en-Ogoz	3.96	78'210	1'824	5.73	113'212	1.77	45%
Hauteville	1.44	28'494	672	2.11	41'710	0.67	46%
Ependes (FR)	2.31	45'658	1'089	3.42	67'592	1.11	48%
Châtel-sur-Montsalvens	0.61	11'991	286	0.90	17'751	0.29	48%
Mont-Vully	8.10	160'117	3'819	11.99	237'037	3.89	48%
Neyruz (FR)	5.44	107'625	2'567	8.06	159'328	2.62	48%
La Roche	3.59	70'922	1'711	5.37	106'198	1.78	50%
Semsaies	2.96	58'569	1'413	4.44	87'702	1.47	50%
Mézières (FR)	2.14	42'321	1'045	3.28	64'861	1.14	53%
Cheyres-Châbles	4.70	92'852	2'320	7.28	143'997	2.59	55%
Botterens	1.17	23'093	577	1.81	35'813	0.64	55%
Tentlingen	2.72	53'830	1'345	4.22	83'481	1.50	55%
Crésuz	0.76	15'107	382	1.20	23'710	0.44	57%
Kleinbösingén	1.39	27'406	693	2.18	43'013	0.79	57%
La Brillaz	4.04	79'938	2'046	6.42	126'991	2.38	59%
Ueberstorf	4.69	92'792	2'375	7.46	147'411	2.76	59%
Gempénach	0.56	11'016	289	0.91	17'938	0.35	63%
Vuisternens-devant-Romont	4.48	88'587	2'324	7.30	144'245	2.82	63%
Ulmiz	0.84	16'600	441	1.38	27'372	0.54	65%
Plasselb	2.00	39'449	1'048	3.29	65'047	1.29	65%
Alterswil	3.81	75'373	2'028	6.37	125'873	2.55	67%
Val-de-Charmey	4.67	92'284	2'483	7.80	154'114	3.13	67%
Siviriez	4.21	83'215	2'239	7.03	138'970	2.82	67%
Ried bei Kerzers	2.20	43'405	1'183	3.71	73'426	1.52	69%
Rechthalten	2.05	40'469	1'103	3.46	68'461	1.42	69%
Gurmels	7.71	152'425	4'352	13.66	270'119	5.95	77%
Sorens	1.95	38'457	1'098	3.45	68'150	1.50	77%
Arconciel	1.68	33'238	949	2.98	58'902	1.30	77%
Heitenried	2.49	49'139	1'403	4.40	87'081	1.92	77%
Haut-Intyamón	2.69	53'090	1'542	4.84	95'708	2.16	80%
Fräschels	0.81	15'975	464	1.46	28'799	0.65	80%
Saint-Aubin (FR)	3.14	62'007	1'801	5.65	111'784	2.52	80%

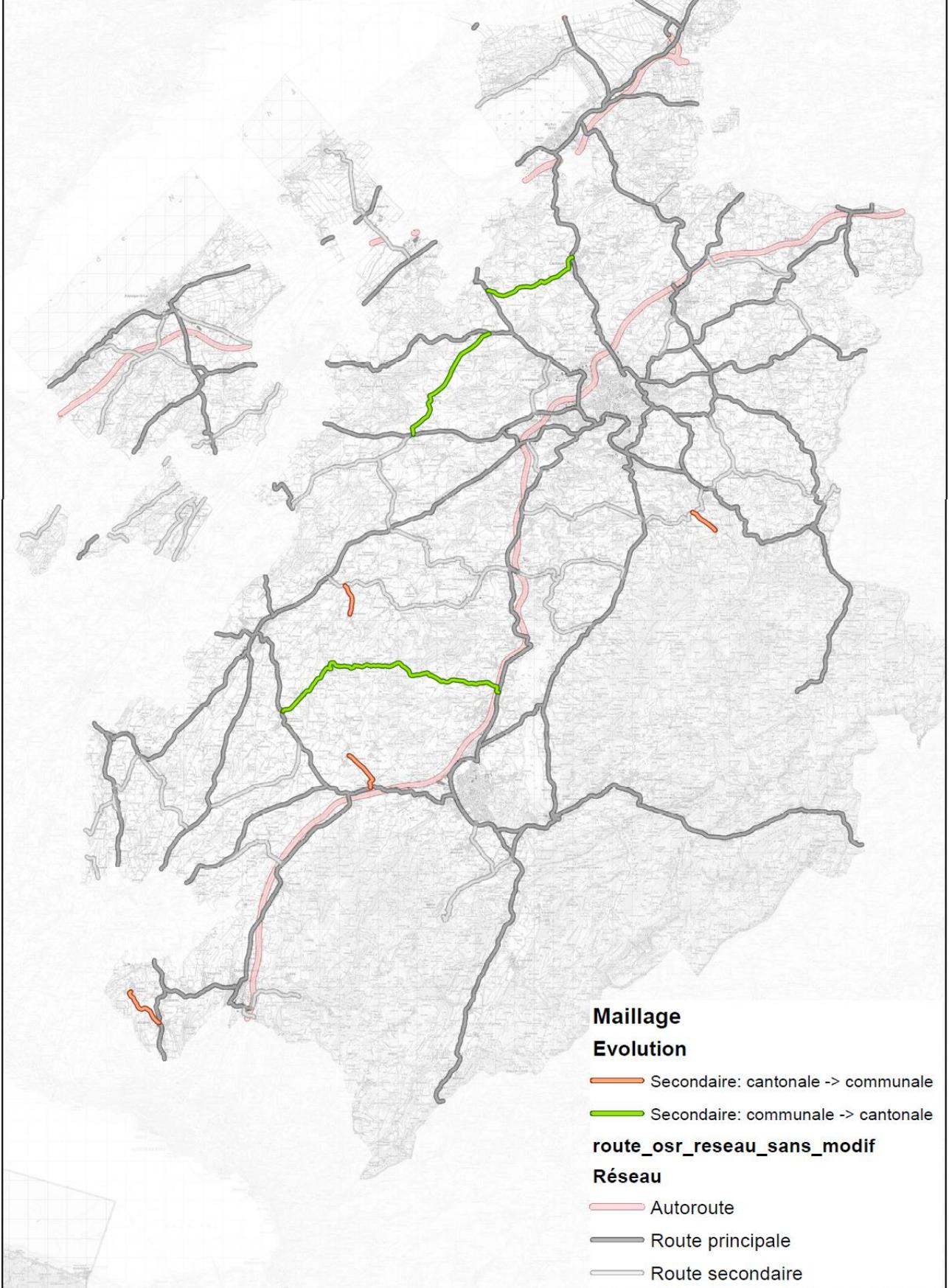
La Verrerie	2.07	40'902	1'188	3.73	73'736	1.66	80%
St. Antoni	3.55	70'240	2'076	6.52	128'853	2.96	83%
Granges (Veveyse)	1.51	29'774	880	2.76	54'620	1.26	83%
St. Silvester	1.64	32'413	958	3.01	59'461	1.37	83%
Lully (FR)	1.92	37'926	1'141	3.58	70'819	1.66	87%
Montagny (FR)	4.43	87'552	2'634	8.27	163'486	3.84	87%
Le Pâquier (FR)	2.26	44'673	1'344	4.22	83'419	1.96	87%
Bas-Intyamon	2.40	47'465	1'454	4.56	90'246	2.16	90%
Prez	3.56	70'469	2'236	7.02	138'783	3.46	97%
Sâles	2.33	46'017	1'463	4.59	90'805	2.27	97%
Senèdes	0.25	5'033	160	0.50	9'931	0.25	97%
Grandvillard	1.32	26'045	844	2.65	52'385	1.33	101%
Les Montets	2.30	45'486	1'474	4.63	91'488	2.33	101%
Chapelle (Glâne)	0.45	8'980	291	0.91	18'062	0.46	101%
Torny	1.50	29'748	964	3.03	59'833	1.52	101%
Jaun	0.99	19'490	644	2.02	39'972	1.04	105%
Vallon	0.68	13'528	447	1.40	27'744	0.72	105%
Misery- Courtion	3.07	60'644	2'044	6.42	126'866	3.35	109%
Treyvaux	2.12	41'864	1'470	4.62	91'240	2.50	118%
Gletterens	1.54	30'501	1'071	3.36	66'475	1.82	118%
Grangettes	0.30	5'911	212	0.67	13'158	0.37	123%
Sévaz	0.41	8'058	289	0.91	17'938	0.50	123%
Villorsonnens	2.03	40'181	1'441	4.52	89'440	2.49	123%
Fétigny	1.50	29'557	1'060	3.33	65'792	1.83	123%
Delley- Portalban	1.58	31'328	1'148	3.60	71'254	2.02	127%
Ménières	0.61	11'980	439	1.38	27'248	0.77	127%
Autigny	1.07	21'248	796	2.50	49'406	1.42	133%
Ponthaux	0.98	19'444	745	2.34	46'240	1.36	138%
Nuvilly	0.56	11'118	426	1.34	26'441	0.78	138%
Pont-la-Ville	0.78	15'328	601	1.89	37'303	1.11	143%
Le Flon	1.49	29'371	1'208	3.79	74'978	2.31	155%
Massonnens	0.65	12'813	527	1.65	32'710	1.01	155%
Châtillon (FR)	0.57	11'330	466	1.46	28'924	0.89	155%

Le Châtelard	0.46	9'045	372	1.17	23'089	0.71	155%
Surpierre	0.83	16'372	708	2.22	43'944	1.39	168%
Montet (Glâne)	0.45	8'903	385	1.21	23'896	0.76	168%
Saint-Martin (FR)	1.18	23'239	1'005	3.16	62'378	1.98	168%
Prévondavaux	0.07	1'348	65	0.20	4'034	0.14	199%
Auboranges	0.30	5'995	289	0.91	17'938	0.60	199%
Greng	0.18	3'506	174	0.55	10'800	0.37	208%
Cheiry	0.35	6'897	416	1.31	25'820	0.96	274%
Morlon	0.40	8'000	615	1.93	38'172	1.53	377%
Total	1'000.00	19'769'433	318'514	1'000.00	19'769'439		

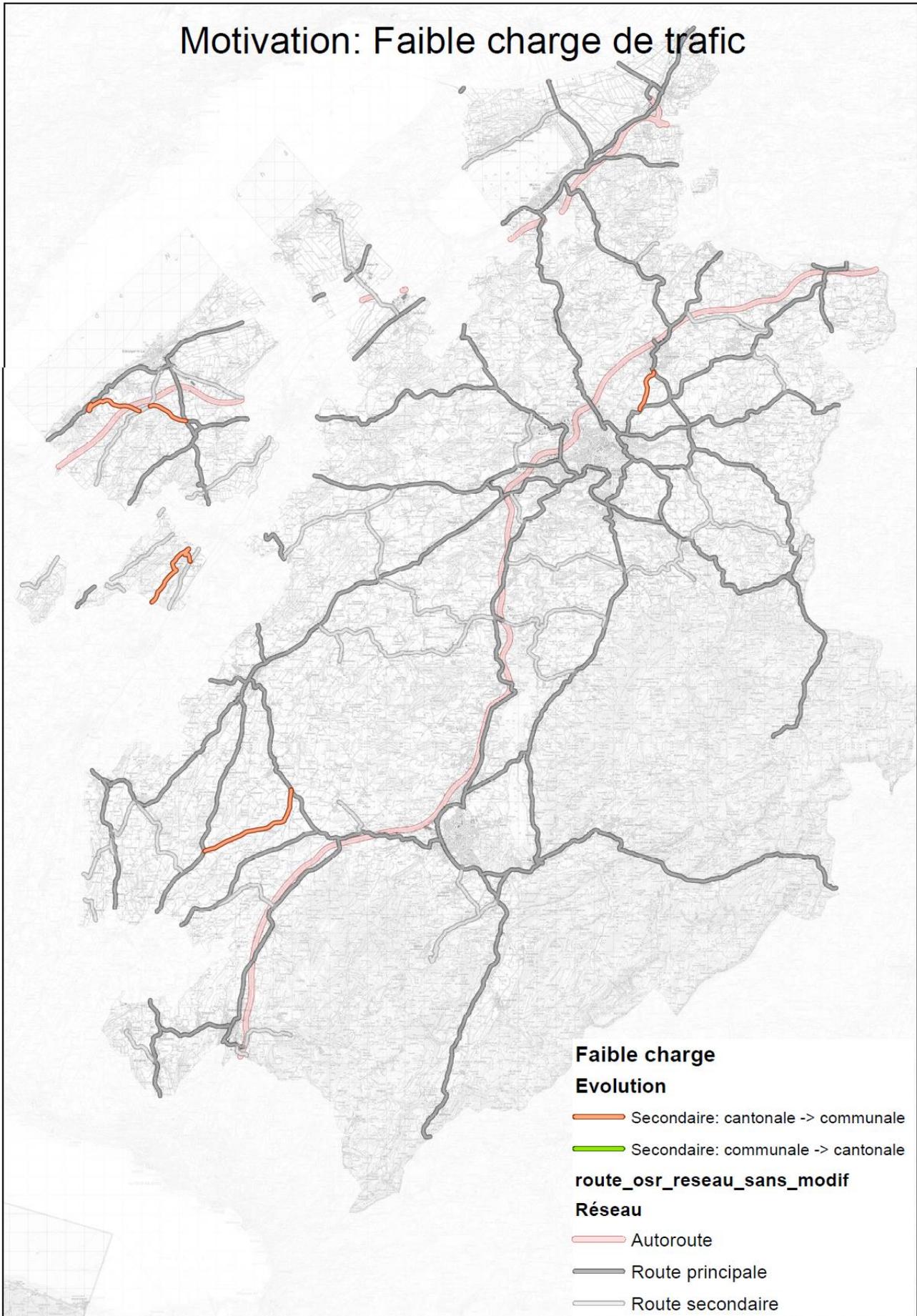
Erläuternde Pläne - Änderungen im Kantonsstrassennetz (Art. 195)



Motivation: Amélioration du maillage



Motivation: Faible charge de trafic



Motivation: Secteur touristique

