



Vernehmlassung des Vorentwurfs zum Mobilitätsgesetz

Vernehmlassungsbericht

Juni 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Vernehmlassungsverfahren	1
1.1 Einleitung	1
1.2 Ablauf des Verfahrens	2
1.3 Übersicht über die Stellungnahmen	2
2 Stellungnahmen	4
2.1 Allgemeine Bemerkungen	4
2.2 Bemerkungen zum Finanzausgleich	8
2.3 Bemerkungen zu den Artikeln	9
3 Liste der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer	57
3.1 Gemeinden	57
3.2 Regionalverbände	58
3.3 Politische Parteien	59
3.4 Wirtschaft und Industrie	59
3.5 Sonstige	59
3.6 Direktionen und Ämter	60
3.7 RUBD-interne Stellen	61

1 Vernehmlassungsverfahren

1.1 Einleitung

Die Gesamtrevision des Strassengesetzes und des Verkehrsgesetzes, die lückenhaft und teilweise veraltet sind, ist Gegenstand des Regierungsprogramms des Staatsrats für die Legislaturperiode 2017–2021. In seiner Antwort auf die Motion 2017-GC-50 «Ein neues Mobilitätsgesetz» von Grossrat Eric Collomb stimmte der Staatsrat dem Wunsch des Motionärs zu, die Mobilität gesamtheitlich zu behandeln und die Möglichkeit zu prüfen, das Strassen- und das Verkehrsgesetz durch ein neues, beide Bereiche umfassendes Mobilitätsgesetz zu ersetzen.

Der Vorentwurf des Mobilitätsgesetzes ist mehr als nur eine Zusammenlegung von zwei Gesetzen. Das neue Gesetz soll alle Aspekte der kantonalen Mobilität regeln, insbesondere die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Unterhalt und die Signalisation der

Mobilitätsinfrastrukturanlagen sowie den Personen- und den Warenverkehr. Ausserdem wird geklärt, welche Mittel eingesetzt und wie die Kosten gedeckt und zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt werden sollen. In diesem Zusammenhang wurden mehrere Varianten und Optionen, insbesondere im Hinblick auf den Finanzausgleich, in die Vernehmlassung gegeben, da es sich um hochpolitische Fragen handelt.

Begleitet wurde die Arbeit am Vorentwurf durch ein vom Staatsrat am 18. September 2018 eingesetzter Lenkungsausschuss, in dem alle Fraktionen des Grossen Rats, die Gemeinden, die Agglomerationen sowie die Polizei und das Verkehrs- und Bauwesen vertreten waren.

1.2 Ablauf des Verfahrens

Mit Genehmigung des Staatsrats führte die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) gleichzeitig ein externes und internes Vernehmlassungsverfahren zum Vorentwurf durch. Die Vernehmlassung lief vom 10. Februar bis 10. Mai 2021.

Vernehmlassungsadressaten waren die kantonalen Behörden, die Gemeinden, aber auch die im Grossen Rat vertretenen politischen Parteien, die Dachverbände der Gemeinden sowie die Akteure der betroffenen Hauptbereiche (Verkehr, Umwelt und Wirtschaft).

Der vorliegende Bericht fasst die eingegangenen Stellungnahmen zusammen, wobei zuerst die allgemeinen Bemerkungen und dann die Stellungnahmen zu den einzelnen Artikeln wiedergegeben werden.

1.3 Übersicht über die Stellungnahmen

Bei der RUBD wurden 94 Stellungnahmen eingereicht, davon 42 von Gemeinden und 14 von der Kantonsverwaltung; die übrigen Stellungnahmen stammen von den Parteien sowie von zahlreichen weiteren Akteuren.

Von den 94 Stellungnahmen haben 52 Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer, darunter 22 Gemeinden, den Fragebogen zur Vernehmlassung ganz oder teilweise ausgefüllt. Es folgt eine Übersicht über die Auswertung des Fragebogens:

NR.	FRAGE	POSITIV	NEGATIV
1.1	Relevanz und Vollständigkeit der Planungsinstrumente	23	16
2.1	Sachdienlichkeit der Kategorisierung der öffentlichen Strassen	26	16
2.2	Adäquatheit der Definition der Kantonsstrassen und des provisorischen Netzplans	24	12
2.4	Sachdienlichkeit der Behandlung der Wanderwege im Vorentwurf	35	6
2.6	Stichhaltigkeit des Konzepts eines kantonalen Velowegnetzes	31	7
2.8	Zuständigkeit für den Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen auf Strassen beim Besteller des öffentlichen Personenverkehrsangebots	26	11

2.10	Angemessenheit, dass ein einziges Planungsinstrument für den Bau und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen vorgesehen ist	35	1
2.11	Sachdienlichkeit der Möglichkeit, ein Mobilitätsinfrastrukturprojekt in einem Detailbebauungsplan zu berücksichtigen	33	3
3.1	Sachdienlichkeit der gemeinsamen Bestellung von lokalem Personenverkehr durch Staat und Gemeinden	33	1
4.1	Sachdienlichkeit der Einführung von Regeln für Taxi- und Limousinendienste sowie für die berufsmässige Vermittlung von Fahraufträgen	28	3
4.2	Angemessenheit der Kontrolle der für diese Aktivitäten vorgesehenen Bewilligungen	19	3

Subventionsmassnahmen

5.1	Angemessenheit der Beteiligung des Staats an den Bau- und Ausbaurkosten von städtebaulichen Objekten auf Kantonsstrassen	35	2
5.2	Sachdienlichkeit der Beteiligung des Staats an den Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten	35	0
5.3	Angemessenheit der Finanzierung von kantonalen Velwegen und von Rad- und Fusswegen ausserhalb von Ortschaften durch den Staat	34	2
5.4	Angemessenheit der Finanzierung von Bushaltestellen und Busspuren durch den Besteller	34	3
5.6	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage zur Förderung der nachhaltigen und geteilten Mobilität (Art. 99)	40	1
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage zur Förderung von Innovationen im Bereich der Mobilität (Art. 100)	39	3
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für eine finanzielle Beteiligung an Studien im Hinblick auf den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen, die nicht über den BIF finanziert werden (Art. 112 Bst. a)	32	5
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für eine finanzielle Beteiligung an Studien, den Bau oder den Ausbau von anderen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen (Art. 112 Bst. b)	33	4
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für Beiträge an Park-and-Ride-Anlagen (Art. 115)	35	2

	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für die Finanzierung von Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassees (Art. 164 Abs. 2)	28	4
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für eine finanzielle Beteiligung an Pilotprojekten und Teststrecken (Art. 176)	34	2
	Sachdienlichkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für Investitionshilfen für Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung	22	12
Finanzausgleich			
5.7 a)	Benutzungsgebühr, die Transportunternehmen für die Bedienung einer Haltestelle entrichten müssen	6	25
b)	Deckelung der Steuerabzüge für berufliche Fahrten	21	12
c)	Parkgebühren für grosse Verkehrserzeuger	26	13
d)	Einbindung des Projekts im ersten DETTEC-Massnahmenpaket mit dem vorgeschlagenen Ausgleich	19	3

2 Stellungnahmen

2.1 Allgemeine Bemerkungen

2.1.1 Personalbedarf

Die ACSM spricht sich dafür aus, dass in der Botschaft dem zusätzlichen Personalbedarf des Staates mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Das MobA ist besorgt über den Bedarf an zusätzlichen Ressourcen beim TBA und dem MobA.

2.1.2 Verlagerung des Verkehrs

Der VCS ist der Meinung, dass mit den im Vorentwurf vorgesehenen Instrumenten keine nennenswerte Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und der gefahrenen Kilometer möglich ist.

Die Mitte Links-CSP stellt fest, dass eine «nachhaltige» Mobilität angestrebt wird, ohne dass jedoch erwähnt würde, welche Grundsätze dafür eingehalten werden müssen. Sie empfiehlt daher, das Gesetz um Instrumente zu ergänzen, die den motorisierten Individualverkehr, soweit dies ohne erhebliche Auswirkungen für die Privatpersonen und die Wirtschaft möglich ist, reduzieren; weiter seien adäquate Begleitmassnahmen vorzusehen.

Die Region Sense, Tentlingen, Düdingen und Plaffeien sind der Meinung, dass Massnahmen zur Reduzierung des rekordhohen Motorisierungsgrads im Kanton Freiburg, insbesondere beim Pendlerverkehr, fehlen.

2.1.3 Mobilitätspläne und Vorbildlichkeit

Der TCS und das AfU schlagen vor, das Gesetz mit Anreizen oder Einschränkungen zu ergänzen, damit auch ausserhalb der Schulen, insbesondere in den Unternehmen, Mobilitätspläne erstellt werden.

Der TCS möchte, dass eine Bestimmung über die Vorbildfunktion des Staats in seiner eigenen Mobilitätspolitik hinzugefügt wird. Im gleichen Sinne weist das MobA darauf hin, dass ein Artikel zur Förderung der Mobilität und der Verpflichtung dazu fehlt. Die NE präzisiert, dass sowohl beim Personal als auch beim breiten Publikum dafür geworben werden sollte.

2.1.4 Hierarchie der Verkehrsträger

Die Grünen stellen fest, dass das Auto systematisch zuerst erwähnt wird. Sie fordern folgende Reihenfolge: erstens sanfte Mobilität, zweitens öffentlicher Verkehr und zum Schluss motorisierter Individualverkehr. Auf diese Weise könnte der Wille zur Förderung der sanften Mobilität zum Ausdruck gebracht werden – sowohl durch die Systematik des Gesetzes (indem die Artikel, die die sanfte Mobilität betreffen, so weit wie möglich an die erste Stelle gesetzt werden) als auch durch den Inhalt (die Prioritätenordnung könnte in Art. 3 Abs. 2 bekräftigt werden, indem «insbesondere» durch «in dieser Reihenfolge» ersetzt würde).

Auch für die TPF fehlt eine Hierarchie der Verkehrsträger. Sie fragen sich, welcher in Projekten Priorität haben soll. Soll zum Beispiel an einer Kreuzung der Fluss der Fussgänger, der Velos oder der Busse bevorzugt werden?

Laut der Region Sense sowie der Gemeinden Tentlingen, Düdingen und Plaffeien muss darauf geachtet werden, dass nicht bestimmte Nutzerinnen und Nutzer benachteiligt werden.

2.1.5 Kostenloser öffentlicher Verkehr

Die SP schlägt vor, dass zusätzliche Einnahmen verwendet werden, um bestimmten Personengruppen einen kostenlosen (oder ermässigten) Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Diese soziale Massnahme könnte als indirekter Gegenvorschlag zur Initiative «für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel» präsentiert werden.

Die Grünen beantragen die Einführung im Gesetz eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs für bestimmte Bevölkerungskategorien.

Pro Velo fordert, dass dem Staat und den Gemeinden die Möglichkeit gegeben wird, Massnahmen zu ergreifen, um bestimmten Personenkategorien einen kostenlosen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Aus Sicht der Region Sense hingegen soll das Gesetz keine kostenlosen Angebote schaffen, da dies die Mobilitätsnachfrage erhöhen könnte, was den Klimazielen zuwiderlaufen würde.

Die Mitte ist ebenfalls gegen einen kostenlosen öffentlichen Ortsverkehr. Ihrer Meinung nach gibt es so etwas wie «kostenlos» nicht. Bei einem solchen Angebot werden lediglich die Kosten umgelagert. Zweitens entwertet die Kostenlosigkeit die Leistung, obwohl sie sehr reale Kosten verursacht; weiter profitierten nur die Hauptlinien, während der übrige öffentliche Verkehr bereits durch Steuern finanziert werde. Zudem: Die Kostenlosigkeit des öffentlichen Verkehrs würde kaum Auswirkungen auf das Verhalten der Menschen haben und die Kostenlosigkeit erlege keinen Zwang auf, und schon gar nicht den Zwang, zwischen dem

individuellen Fahrzeug und dem öffentlichen Verkehr zu wählen. Stattdessen setzt sich die Partei für eine massive Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots ein.

Pro Senectute und die FRV fordern eine Fahrpreisreduktion (AHV-Tarife) oder freie Fahrt für Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen.

2.1.6 Wirtschaftliche Herausforderungen

Die Stadt Freiburg bedauert das Fehlen einer Auflistung der wirtschaftlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Mobilität, um deutlich zu machen, wie der Gesetzesvorentwurf darauf eingehen will. Es sei eine indirekte Verknüpfung möglich, insbesondere zwischen dem wirtschaftlichen Nutzen und den ökologischen (Verschmutzung) und sozialen Fragen (Lärm, Gesundheit). Die Forderung im Gesetz, neue Arbeitsformen zu berücksichtigen, sei ein erster Hinweis, doch stehe dieser recht einsam da.

In diesem Zusammenhang bedauert die Gemeinde, dass die Frage der wirtschaftlichen Position Freiburgs und seiner Attraktivität für Unternehmen in Bezug auf die Mobilität kaum berücksichtigt wird.

Schliesslich stellt sie fest, dass keine Verbindung mit der kantonalen Bodenpolitik hergestellt wird, insbesondere im Hinblick auf den möglichen Erwerb von öffentlichen Parkplätzen im Besitz von Privaten. Es sollte bestimmt werden, ob dieses Gesetz dem Instrument der aktiven Bodenpolitik erlaubt, auf Mobilitätsfragen zu wirken, wobei festzuhalten wäre, dass der Staat strategische Mobilitätsinfrastrukturanlagen für wirtschaftliche oder touristische Zwecke erwerben kann.

2.1.7 Verschiedenes

Die Mitte Links-CSP begrüsst den Willen des Kantons, eine Gesetzgebung zu verabschieden, die alle Aspekte der Mobilität abdeckt. Sie begrüsst insbesondere die neue Behörde, die für die Verwaltung der Mobilität in all ihren Formen zuständig ist, die Schaffung einer beratenden Mobilitätskommission sowie die finanzielle Unterstützung für Pilotprojekte und den Transport für Menschen mit Behinderungen.

Darüber hinaus schlägt die Mitte Links-CSP vor, folgende neue Regel zu schaffen: «Bushaltekanten auf einer Kantonsstrasse ausserhalb der Ortschaften werden durch einen Fussgängerstreifen miteinander verbunden und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Strassenverkehr beträgt maximal 60 km/h, um die Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten». Schliesslich wird auch die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen nach dem Modell des «Mobility Pricing» in Stadtzentren vorgeschlagen.

Der VCS und das AfU fordern eine stärkere Betonung des Schutzes vor Lärm und Verschmutzung, insbesondere durch das Management des rollenden und des ruhenden Verkehrs.

Das VCS und die Mitte Links-CSP wollen einige Strassen für die sanfte Mobilität reservieren.

Die Agglo schlägt einen Artikel über Parkleitsysteme vor, der die Zusammenarbeit von privaten Eigentümern von Parkplätzen einer bestimmten Grösse bei der Einrichtung eines solchen Systems regelt.

Das AfU schlägt vor, Bestimmungen zur Elektromobilität hinzuzufügen, die die Rolle des Staats, die Ausarbeitung einer Elektromobilitätsstrategie, die verschiedenen Zuständigkeiten usw. definieren.

Die ILFD ist der Ansicht, dass die Kosten der neuen Gemeindeaufgaben und die finanzielle Nettowirkung für die Gemeinden aus dem erläuternden Bericht zu wenig klar hervorgehen.

Die Mitte begrüsst das Vorhandensein des Gesetzes an sich und sein Ziel. Das Gesetz müsse jedoch unter dem Zeichen der Modernität stehen. Der Staat wird aufgefordert, innovativer, ehrgeiziger, anreizorientierter und offener für neue Technologien und Mobilitätsformen zu sein.

Die Grünen fordern, dass die Verringerung der Treibhausgasemissionen auf mehreren Ebenen als Vorgabe aufgenommen wird, namentlich für alle neuen Grossprojekte, die nur dann genehmigt werden sollen, wenn sie einen positiven Beitrag zur Emissionsreduktion leisten und damit den kantonalen Zielen entsprechen.

Die Agglo begrüsst insbesondere den Willen, der sanften Mobilität durch die Schaffung eines kantonalen Rahmens den Platz zu geben, der ihr in der bisherigen Gesetzgebung fehlte. Sie begrüsst des Weiteren die Klärung des rechtlichen Rahmens für die Bestellung von Leistungen für den städtischen öffentlichen Verkehr.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer bedauern die zahlreichen Verweise auf das Ausführungsreglement und die Tatsache, dass dieses (noch) nicht verfügbar ist. Sie wünschten mehr Transparenz.

Das GeGA ist der Ansicht, dass einige Abschnitte des Entwurfs schwer verständlich sind, und schlägt eine Reihe von strukturellen Änderungen vor, um dies zu beheben, einschliesslich der Gruppierung:

- > aller Artikel mit definatorischem Inhalt am Anfang des Gesetzes;
- > der Artikel zu bestimmten Themen, etwa Eigentum;
- > der Zuständigkeitsregeln für den Bau und die Sanierung der Mobilitätsinfrastrukturanlagen.

Das GeGA schlägt ausserdem vor, Abschnitte hinzuzufügen, um lange Artikeltitel zu vermeiden.

Angesichts des Umfangs des Entwurfs bedauert das GeGA, dass die Vernehmlassungsfrist nicht länger als das Minimum von drei Monaten war.

Die SP stellt fest, dass der Gesetzesentwurf generell in die richtige Richtung geht. Insbesondere hofft sie, dass die dem Staat gegebenen neuen Instrumente, die die Form von Kann-Bestimmungen haben und in mehreren Bereichen wichtige Hebel darstellen, effektiv und vollständig genutzt werden. Sie merkt weiter an, dass es viele Punkte gibt, die im Ausführungsreglement geregelt werden müssen, da viele Artikel auf das Reglement verweisen. Dieses Reglement müsse deshalb in die Vernehmlassung gegeben werden, damit die interessierten Parteien Bemerkungen anbringen können. Ausserdem wäre es angesichts der Bedeutung des Ausführungsreglements wünschenswert, dass das Gesetz erst in Kraft tritt, wenn das Reglement bekannt ist.

2.2 Bemerkungen zum Finanzausgleich

In Bezug auf die im erläuternden Bericht zum Gesetzentwurf vorgeschlagenen Optionen für den Finanzausgleich äusserten sich die Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie folgt:

2.2.1 Benutzungsgebühr für die Bedienung einer Bushaltestelle

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind gegen diese Option. Sie befürchten, dass es sich kontraproduktiv auswirkt und zu einer Verteuerung der öffentlichen Verkehrsmittel führt.

Der FGV und das MobA weisen zudem darauf hin, dass es sich um ungedeckte Betriebskosten handle, die von den Bestellern (Bund, Kanton, Gemeinden) getragen werden.

Die SP und die Agglo befürchten, dass diese Gebühr zu einer Verteuerung der Fahrkarten beiträgt, während das Gesetz unter anderem darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.

2.2.2 Deckelung der Steuerabzüge für berufliche Fahrten

Diese Option wurde mehrheitlich begrüsst.

Insbesondere die Stadt Freiburg, die Grünen und die SP begrüssen den Vorschlag.

Der VCS schlägt vor, den Höchstbetrag auf 2000 Franken festzulegen, da dies einem Frimobil-Abonnement für alle Zonen entspricht. Die Agglo schlägt vor, ihn auf den Preis eines Generalabonnements für die 2. Klasse festzulegen, der derzeit etwas über 3000 Franken liegt. Die Mitte ist der Meinung, dass über die Höhe der Obergrenze diskutiert werden müsse.

Die KSTV ist gegen diesen Vorschlag, weil sie ihn für völlig unzweckmässig hält. Die meisten Kantone, die eine solche Obergrenze eingeführt haben, haben sie auf 6000 bis 7000 Franken festgelegt. Lediglich die städtischen Kantone kennen eine Obergrenze, die sich im Bereich der Obergrenze des Bundes befindet.

Aus Sicht der HIKF ist die Massnahme nicht an die lokale Realität eines ländlichen Kantons angepasst. Ihrer Meinung nach diskriminiert sie Menschen ausserhalb der städtischen Zentren.

Der TCS betont, dass es unrealistisch sei, von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons zu erwarten, dass sie massenhaft in die Städte oder in die Nähe der Arbeitsplätze ziehen. Er lehnt diese Option ab, da sie unverhältnismässig sei und Pendlerinnen und Pendler, die keine andere Wahl haben, als den motorisierten Individualverkehr zu nutzen, stark benachteilige.

2.2.3 Parkgebühren für grosse Verkehrserzeuger

Diese Option wird mehrheitlich begrüsst.

La Roche beispielsweise befürwortet dies, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen kleinen lokalen Geschäften und grossen Zentren in der Peripherie zu vermeiden.

Die Agglo schlägt vor, die Gebühr bei allen Wirtschaftsakteuren mit 50 oder mehr Stellen zu erheben, in Anlehnung an das Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Tessin. Mit der gleichen Zielsetzung schlägt die Mitte Links-CSP vor, nach dem Vorbild des Tessiner

Verkehrsgesetzes die Einnahmen von den «Verkehrserzeugern» der Mobilität und dem öffentlichen Verkehr zukommen zu lassen.

Hingegen sind espace.mobilité, Agy Est AG, Migros NF, Avry Centre AG und Trade Fribourg gegen die Erhebung von Gebühren bei Parkplätzen in Einkaufszentren. Ihrer Ansicht nach ist die Gebühr ökologisch ineffizient, weil die Kunden ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern werden, oder gar kontraproduktiv, weil die Kunden weiter fahren oder mehr Zeit mit der Suche nach einem Parkplatz anderswo verbringen werden. Sie weisen zudem auf die finanziellen Verluste hin, die ihnen die Gebühr verursachen würde, wenn sie sie nicht an ihre Kundschaft weitergeben.

Die HIKF ist der Meinung, dass die Gebühr diejenigen diskriminieren würde, die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen können, sowie die Besitzer von Parkplätzen, die bereits die Liegenschaftssteuer zahlen. Sie ist zudem der Meinung, dass die Mobilitätsinfrastrukturanlagen nicht allein von den Strassenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern finanziert werden sollte.

Die SP hält die Gebühr von 1 Franken pro Tag und Parkplatz für Einkaufszentren, die einen motorisierten Verkehr von über 2000 Fahrten pro Tag erzeugen, für bescheiden, doch sei dies ein wichtiger erster Schritt in die richtige Richtung.

2.2.4 Einbindung in das DETTEC-Massnahmenpaket

Der FGV, viele Gemeinden und die ILFD sind nicht grundsätzlich dagegen, befürchten aber, dass der Zeitplan nicht passt oder dass eine der beiden Vorlagen vom Grossen Rat oder vom Volk abgelehnt wird, was zur Verzögerung der anderen Vorlagen führen würde.

2.2.5 Andere Optionen

Avry schlägt die Einführung eines Mobility Pricing vor, wie sie im Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing vorgesehen ist, das derzeit auf Bundesebene in Vernehmlassung ist. Dies würde es ermöglichen, ein doppeltes Ziel zu erreichen, indem auch die Verkehrsverlagerung gefördert wird.

Der FGV, La Roche, Die Mitte und die SP schlagen die Einführung einer Steuerverlagerung als Ausgleichsmöglichkeit vor.

Die Region Sense sowie Tentlingen und Plaffeien schlagen die (Wieder-)Einführung einer Velosteuer vor.

2.3 Bemerkungen zu den Artikeln

1 Allgemeine Bestimmungen

Die Grünen merken für zukünftige Vernehmlassungen an, dass der Fragebogen auch Fragen zu den ersten Artikeln (Zweck, Geltungsbereich usw.) enthalten sollte. In diesen ersten Artikeln würden einige sehr wichtige Punkte angesprochen, doch vermittelte der Fragebogen den Eindruck, dass darüber keine Diskussion möglich sei.

Art. 1 Zweck

Das VCS, die Grünen, die Mitte Links-CSP und die TPF fordern eine Definition der nachhaltigen Mobilität (Abs. 1) im Gesetz. Nach Ansicht der Grünen wäre «Förderung einer nachhaltigen Mobilität, die die natürlichen Ressourcen schont» eine bessere Formulierung, weil klarer. Der VCS möchte «nachhaltige Mobilität» durch «effiziente, saubere, verbrauchsarme und geteilte Mobilität» ersetzen. Die TPF ihrerseits schlagen vor, den Satz durch «ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilität» zu ergänzen.

Für die Grünen ist die Tatsache, dass die Verringerung der Treibhausgasemissionen nicht zu den Hauptzielen dieses Vorentwurfs gehört, ein grosses Manko, ebenso wie das Fehlen von Verlagerungszielen. Entsprechend schlagen sie vor, Absatz 2 um zwei Ziele zu ergänzen:

- > «einen Beitrag zur allgemeinen Verringerung der Treibhausgasemissionen des Mobilitätssektors in Übereinstimmung mit den kantonalen Zielen;»
- > «die Förderung der Verkehrsverlagerung.»

Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer möchten, dass mit der Mobilität verwandte Politikbereiche hinzugefügt werden, mit denen die Mobilitätsplanung und -umsetzung koordiniert werden muss (Abs. 2 Bst. c). Konkret sind dies die wirtschaftliche Entwicklung (Stadt Freiburg) sowie:

- > der Natur-, Wildtier- und Landschaftsschutz (ILFD);
- > der Klimaschutz (AfU);
- > der Kulturgüterschutz (BRPA).

Die NE schlägt vor, Absatz 1 mit «ökologischen, ökonomischen und sozialen» zu ergänzen und in Absatz 2 «Es bezweckt ferner» durch «Es bezweckt insbesondere» zu ersetzen, da es sich um eine Umsetzung von Absatz 1 und nicht um eine Alternative zu Absatz 1 handle.

Die Agglo teilt den Zweck und die allgemeinen Grundsätze des Gesetzes, die darauf abzielen, den Verkehr für möglichst viele Menschen zugänglich zu machen, unter Berücksichtigung der Klimaziele, die eine Stärkung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität am Gesamtverkehr implizieren.

Art. 2 Gegenstand

Die EKSD fordert, den Schultransport (Abs. 4) im Mobilitätsgesetz zu regeln, weil sie nicht die Kompetenz hat, dafür zu sorgen, dass die Gemeinden die notwendigen baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Schulwege ergreifen.

Art. 3 Grundsätze

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer möchten, dass eine Prioritätenordnung unter den Mobilitätsformen in Absatz 2 eingeführt wird.

Pro Natura schlägt vor, in Absatz 3 «Die voraussichtliche klimatische Entwicklung wird berücksichtigt.» durch «Die neuen Infrastrukturen sind an den Klimawandel angepasst.» zu ersetzen.

Die TPF und die NE fordern, dass das Gesetz dem Staat die Aufgabe überträgt, auch für die Prävention von Immissionen, die durch das Mobilitätssystem entstehen könnten, zu sorgen.

Die SP und die Grünen wollen das Wort «insbesondere» durch «in dieser Reihenfolge» ersetzt haben. Darüber hinaus fordern die Grünen, dass jedes Grossprojekt für Mobilitätsinfrastrukturanlagen daraufhin geprüft wird, inwieweit es einen Beitrag an die Verminderung gemäss den kantonalen Zielvorgaben leistet, um die Reduktion der Treibhausgasemissionen sicherzustellen.

Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht

Die ÖDSB fordert, dass Bestimmungen über die Datenbearbeitung, das Informationssystem, die Modalitäten der Datenbearbeitung und das Abrufverfahren hinzugefügt werden, um dem Legalitätsprinzip (Art. 4 des Gesetzes über den Datenschutz vom 25. November 1994 [DSchG; SGF 17.1]) gerecht zu werden, und dass auf das DSchG verwiesen wird.

Avry möchte, dass die Gemeinden und regionalen Organisationen Daten erheben dürfen und einen privilegierten Zugriff auf die vom Kanton gesammelten Daten haben.

Die Agglo und Avry sind dafür, dass die Daten den Gemeinden und regionalen Organisationen kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Die Mitte Links-CSP und Murten fordern einen freien Zugang zu den Daten.

Die TPF fordern, dass neben Privatpersonen und Behörden auch Unternehmen verpflichtet werden, ihre Daten zur Verfügung zu stellen.

Der FGV spricht sich dafür aus, dass die Gemeinden (oder, gemäss Stellungnahme der Stadt Freiburg, die Gemeinden mit einem technischen Dienst, mit Delegation) Daten unter den gleichen Bedingungen wie die Direktion erfassen und veröffentlichen können und dass die Bedingungen erleichtert werden, indem nur ein einfaches öffentliches Interesse und nicht ein überwiegendes öffentliches Interesse vorausgesetzt wird.

Der VCS fordert, dass auch der Veloverkehr gemessen wird.

Nach Meinung des TCS sollte im Gesetz festgehalten werden, dass Personen, die Daten sammeln, zur Einhaltung der Datenschutzgesetze verpflichtet ist.

Die SP weist darauf hin, dass die Interessenabwägung, wie sie hier vorgenommen wird, gut und wichtig ist.

2 Zuständigkeiten

Art. 7 Ämter

Die TPF schlagen vor, das MobA und das TBA zusammenzulegen.

Das GeGA fordert, zur Berücksichtigung der organisatorischen Autonomie des Staatsrats im Gesetz so weit wie möglich auf einen Verweis auf die Dienststellen, deren jeweilige Zuständigkeiten im Ausführungsreglement festgelegt werden, zu verzichten.

Art. 8 Gemeinden

Misery-Courtion möchte wissen, ob Artikel 8 Abs. 2 den Gemeinden auch die Befugnis gibt, Sanktionen zu verhängen.

Das BRPA ist der Ansicht, dass immer noch Unklarheit darüber besteht, ob sich die Aufsicht auf die Kontrolle der Arbeiten erstreckt.

Art. 9 Beratende Mobilitätskommission

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer baten darum, vertreten zu sein oder zumindest die Möglichkeit zu haben, ihre Interessen vertreten zu lassen. Es handelt sich um den VCS, die FRV, der ASTAG (über den Verband, der LKW-, Bus- und Taxiunternehmen vertritt) und, über fünf Mitglieder, der FGV und die Gemeinden. Ausserdem beantragt Givisiez, dass die Agglo vertreten ist.

Die SP wünscht die Ernennung von fünf stellvertretenden Mitgliedern für die fünf Mitglieder des Grossen Rats.

Der TCS bedauert das Fehlen von Fachleuten in der beratenden Kommission.

3 Planungsinstrumente

Nach Ansicht des FGV wäre es aus formaler Sicht besser, die Grundsätze und Ziele entweder für jedes Planungsinstrument einzeln oder aber für gar keines zu nennen, um Unklarheiten zu vermeiden.

Die Agglo fordert, dass generell bei allen Planungsinstrumenten und nicht nur bei denen, die den öffentlichen Verkehr betreffen, auf die regionalen Richtpläne, einschliesslich Agglomerationsprogramme, Bezug genommen wird. Avry macht die gleiche Bemerkung bezüglich der interkommunalen Pläne.

Misery-Courtion ist der Meinung, dass die Gemeindeplanungen nicht in den Gemeinderichtplan integriert werden sollten, da dieser sich nur sehr langsam verändert.

Laut La Roche müssen Planungsinstrumente, um relevant zu sein und effektiv eingesetzt zu werden, skalierbar und freiwillig, rechtlich einfach und unbürokratisch sein. Die Gemeinde ist der Meinung, dass die Übung ohne verfahrenstechnische Flexibilität kontraproduktiv ist, weil die Gemeinden oft auf regelmässige Aktualisierungen verzichten würden, wenn diese zu komplex sind.

Laut TPF soll festgelegt werden, dass Konflikte zwischen sanfter Mobilität und öffentlichem Verkehr möglichst verhindert werden sollen, insbesondere durch die Einrichtung von Radwegen entlang der Hauptstrecken des öffentlichen Verkehrs.

Art. 10 Im Allgemeinen

Die Stadt Freiburg weist darauf hin, dass die in den Buchstaben d, e, g und h vorgesehenen Planungen grundsätzlich bereits Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanung sind (Art. 41 des Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 [RPBG; SGF 710.1]). Sie fordert deshalb, dass auf die Kohärenz zwischen den beiden Gesetzgebungen geachtet wird.

Die Stadt Freiburg bedauert, dass das Parkierungskonzept in diesem Artikel nicht erwähnt wird, obwohl dies ein wichtiges Planungsinstrument ist, ohne das eine Mobilitätspolitik nicht umfassend, mit Berücksichtigung von Umwelt und Raumplanung, sein kann. Eine proaktive Parkierungspolitik ist aus ihrer Sicht ein äusserst wirksamer Hebel, um die Ziele Klimaneutralität und Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr und zur sanften Mobilität und somit die Hauptziele des Vorentwurfs des Mobilitätsgesetzes zu erreichen.

Die TPF sind der Meinung, dass das Netznutzungskonzept (NNK) und die Netznutzungspläne (NNP) für die Eisenbahn in diesen Artikel aufgenommen werden sollten.

Die Agglo merkt an, dass der Begriff der interkommunalen Pläne für Aspekte der sanften Mobilität hinzugefügt werden sollte, wie es im gleichen Artikel für den öffentlichen Verkehr getan wurde.

Das BRPA ist der Meinung, dass der kantonale Richtplan hinzugefügt werden sollte. Die Übereinstimmung zwischen dem neuen Mobilitätsgesetz und den darin vorgesehenen Instrumenten mit den Themen des kantonalen Richtplans verdiene eine besondere Aufmerksamkeit. Das Amt schlägt ausserdem vor, die Botschaft durch zusätzliche Erläuterungen zu den Auswirkungen höherer Planungskosten und deren Tragung durch die öffentliche Hand zu ergänzen.

Art. 11 Kantonale Mobilitätsstrategie

Bas-Intyamon erwartet von der Strategie Klarheit und Fairness gegenüber allen Gemeinden.

Die HIKF ist der Meinung, dass die Strategie die Mobilität insbesondere in und um Agglomerationen verbessern und die Verkehrsverlagerung fördern müsse, wobei die freie Wahl des Verkehrsmittels respektiert und der bevorstehende Umstieg auf Elektrofahrzeuge berücksichtigt werden sollte.

Bouloz erwartet, dass die Strategie eine Erschliessung zur Folge hat, die den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner entspricht.

Avry ist der Meinung, dass die Strategie der Regionalplanung (Agglomerationsprogramm) einen wichtigen Platz einräumen und bei den Gemeinden in die Vernehmlassung gegeben werden sollte.

Mobul, Bulle und der FGV sind der Meinung, dass die Strategie nicht nur in die Vernehmlassung gegeben, sondern auch veröffentlicht werden sollte, um verbindlich zu sein. Die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan (Art. 23) reicht ihrer Ansicht nach nicht aus, um sie behördenverbindlich zu machen.

Granges ist der Meinung, dass die Strategie immer strengere, aber realistische Massnahmen vorsehen müsse, damit die Ziele der Energiestrategie 2050 erreicht werden.

Riaz erwartet, dass mit der Strategie die lokalen Bedürfnisse berücksichtigt und die Kommunikation mit den Gemeinden verbessert werden.

Siviriez erwartet, dass die Strategie in einer partizipativen Weise und mit einer Vernehmlassung entwickelt wird.

Die FDP hält es angesichts der Bedeutung, die das Gesetz der nachhaltigen Entwicklung und der Verringerung der Treibhausgasemissionen beimisst, für unerlässlich, dass der Staatsrat in seinen Legislaturzielen zunehmend verbindliche, aber realistische Massnahmen zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 festlegt.

Die Grünen und der VCS wollen die Dringlichkeit des Klimawandels und die Ziele der Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Verkehrsverlagerung in die Strategie integrieren. Sie sind auch der Meinung, dass der Klimanotstand unbedingt berücksichtigt werden müsse. Sie schlagen entsprechend vor, den Artikel mit den folgenden Absätzen zu ergänzen:

- > Abs. 4: «Sie verfolgt insbesondere ehrgeizige Ziele der Verkehrsverlagerung.»

- > Abs. 5: «Sie priorisiert in dieser Reihenfolge den Ausbau des Netzes der sanften Mobilität, des öffentlichen Verkehrs und zuletzt des motorisierten Individualverkehrs.»
- > Abs. 6 (bzw. anstelle von Abs. 4): «Sie bemisst ihre erwarteten Auswirkungen auf den Beitrag der Mobilität zur allgemeinen Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäss den kantonalen Zielen.»

Für die SVP muss die Strategie alle Arten von Mobilität zulassen, ohne im Besonderen die individuelle Mobilität zu diskriminieren.

Non à Marly-Matran möchte, dass die Strategie nicht bloss eine Synthese der anderen Planungsinstrumente ist, sondern auch selbstständig regelmässig aktualisierte Leitlinien vorschlägt, die aus einer engen Zusammenarbeit zwischen allen betroffenen Akteuren (Direktion, kantonale Dienststellen, Regionen inkl. Agglomerationen, Gemeinden und insbesondere Umwelt- und Anwohnerverbände, einschliesslich derjenigen, die kein Beschwerderecht haben) resultieren.

Die Agglo fordert eine Präzisierung des Inhalts der Strategie im Gesetz, da sonst eine Zentralisierung von Entscheidungen auf kantonaler Ebene zu Lasten der regionalen Ebene zu befürchten sei.

Der FGV und Bulle sind der Meinung, dass ein Verfahren für die Ausarbeitung der Strategie und deren Veröffentlichung fehlt. Die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan (Art. 23) reicht ihrer Ansicht nach nicht aus, um sie behördenverbindlich zu machen. Dazu müsste sie in die Vernehmlassung gegeben und veröffentlicht werden. Weiter wäre es sinnvoll, wenn sie auf partizipative Weise ausgearbeitet würde.

Der TCS schlägt vor, in der Strategie die Nutzung anstelle der Auslastung zu erwähnen, da es kompliziert sei, den Referenzwert zu bestimmen.

Die Mitte Links-CSP möchte, dass in der Strategie die Ziele zur Verringerung der CO₂- und anderen Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden.

Die NE schlägt vor, die Reihenfolge zu ändern (zuerst die Mobilitätsziele und dann das Inventar der Mobilitätsrouten). Ausserdem solle präzisiert werden, dass das Ziel darin besteht, wichtige Umweltfragen und gesellschaftliche Anforderungen zu berücksichtigen.

Das BRPA fragt sich, ob die Strategie den kantonalen Verkehrsplan ersetzen wird. Zudem ist der Zusammenhang mit dem Dekret des Grossen Rats vom 2. Februar 2016 über die Grundsätze und Ziele der Rauplanung schwer ersichtlich, da der Grosse Rat im Rahmen der kantonalen Strategie und gemäss Artikel 11 Abs. 2 vom Staatsrat lediglich informiert wird. Zudem stelle sich die Frage, ob diese Strategie behördenverbindlich sein soll, unabhängig davon, ob sie im kantonalen Richtplan übernommen wird oder nicht.

Art. 12 Plan des Kantonsstrassennetzes

Das BRPA ist der Meinung, dass die Gemeinden das kantonale Netz in ihren Gemeinderichtplänen integrieren sollten.

Die SVP behält sich ihre Stellungnahme zum vom Staatsrat zu verabschiedenden Plan des Kantonsstrassennetzes vor. Der Plan müsse Gegenstand eines Vernehmlassungsverfahrens sein.

sein. Einige der als «kommunal» eingeteilten Strassen seien nämlich eindeutig von kantonalem Interesse.

Art. 13 Strassenbauplan

Non à Marly-Matran möchte, dass die Aktualisierung dieses Plans nach den von allen betroffenen Akteuren (einschliesslich der Gemeinden) ermittelten Bedürfnissen vorgenommen wird und dem fakultativen Referendum unterliegt. Abweichungen sollten dem obligatorischen Referendum unterstellt sein. Das Komitee schlägt vor, die Möglichkeit einer Abweichung bei Dringlichkeit zu streichen, da es darin ein Schlupfloch für die Priorisierung privater Interessen sieht.

Die Grünen schlagen vor, «gebaut» in Absatz 1 zu streichen und stattdessen einen Absatz 4 mit dem Wortlaut «Der Bau neuer Kantonsstrassen ist Ultima Ratio, wenn alle anderen Massnahmen ausgeschöpft worden sind.» hinzuzufügen.

Art. 14 Plan des Gemeindestrassennetzes

Murten stellt die Notwendigkeit eines solchen Plans in Frage, möchte wissen, ob er in den Gemeinderichtplan integriert wird und schlägt vor, einfach zu schreiben, dass die Gemeinden die Gemeindestrassen im Gemeinderichtplan planen.

Der TCS möchte wissen, ob dieser Plan die Situation zu einem bestimmten Zeitpunkt widerspiegelt oder ob er ein grundlegendes Element der Planungsstrategie ist.

Dieser Plan muss laut FGV in erster Linie ein Instrument zur kommunalen Steuerung sein und nicht nur die Vision des Staats widerspiegeln.

Die ILFD schlägt vor, im Hinblick auf die Diskussion um den interkommunalen Finanzausgleich eine kantonale Statistik über Gemeindestrassen zu erstellen.

Das BRPA weist darauf hin, dass die Gemeinde nicht die Kompetenz hat, diesen Plan in den regionalen Richtplan einzubetten und fragt sich, wie diese Integration unter Berücksichtigung der allgemeinen Kompetenzen der Regionen erfolgen soll. Darüber hinaus bedauert es die fehlende Abstimmung mit der Feinerschliessung, zumal die Erschliessungsstrassen nach Artikel 30 zu den öffentlichen Strassen gehören.

Art. 15 Fusswegnetzplan

Graines d'avenir sieht die Gefahr fehlender Verbindungen zwischen den verschiedenen Fusswegenetzen, da diese unter kommunaler Zuständigkeit stehen.

Der FGV bittet darum, dass der Titel des Artikels im französischen Text in den Singular gesetzt wird.

Die Grünen schlagen vor, den Artikel mit «und achten dabei auf die Verbesserung der Durchlässigkeit ihres Gebietes» zu ergänzen, um ein Verbesserungsziel im Gesetz zu haben.

Der FTV und das BRPA stellen den verbindlichen Charakter solcher Pläne in Frage.

Art. 16 Kantonaler Wanderwegnetzplan

Die SVP befürchtet Konflikte zwischen dem Netz der sogenannten Wanderwege und der Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Flächen.

Die TPF fordern eine Koordination zwischen der Planung der Wanderwege und der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Equiva beantragt, dass ihr Reitwegenetz den sanften Mobilitätswegen zugerechnet wird.

Die ILFD macht sich dafür stark, dass die Planung in Zusammenarbeit mit den anderen relevanten kantonalen Dienststellen, insbesondere dem WNA, erfolgt.

Die Agglo ist der Meinung, dass die Regionen vorher angehört werden sollten. Sie sind derzeit dabei, ihre Tourismusstrategie im Rahmen der regionalen Richtplanung zu entwickeln bzw. zu erneuern. Der blosser Verweis auf das offizielle Tourismusorgan des Kantons sei in dieser Hinsicht nicht ausreichend, weshalb eine Präzisierung nötig sei.

Der FTV fragt sich, warum es keinen direkten Verweis auf ihn gibt. Er schlägt ausserdem vor, Netze in einem weiten Sinne zu definieren («Der kantonale Plan der offiziellen Freizeitwegnetze») und «Die Direktion plant» durch «Die Direktion validiert» zu ersetzen. Er stellt ausserdem fest, dass nicht alle Kategorien der offiziellen Freizeitwegnetze gemäss den in Absatz 2 genannten Zielen dargestellt werden können.

Art. 17 und 18 Velowege

Der FGV, Bulle und Villars-sur-Glâne schlagen vor, in das Gesetz ein Programm für den Bau von kantonalen Velowegen aufzunehmen, wie es für Kantonsstrassen besteht.

Der ASTAG schlägt in Bezug auf Absatz 3 vor, eine Zweijahresfrist für den Ersatz eines Radstreifens durch einen Veloweg hinzuzufügen.

Pro Velo und die SP sind der Meinung, dass Radwege systematisch Vorrang vor Radstreifen haben sollten, wo es die Bedingungen erlauben.

In Bezug auf Artikel 17 schlagen die TPF vor, dass Radwege vorzugsweise auf öffentlichen Verkehrswegen eingerichtet werden sollen, um Konflikte zu vermeiden und einen flüssigen Verkehr zu gewährleisten.

In Bezug auf Artikel 18 Abs. 2 schlägt Murten vor, «innerhalb des Siedlungsgebiets» durch «innerhalb einer Gemeinde» und der FGV, der ersteres für zu restriktiv hält, durch «in einer Siedlungszone» zu ersetzen.

Die TPF sind der Meinung, dass der letzte Satz von Absatz 2 des Artikels 17 im Gesetz fehl am Platz ist.

Bas-Intyamont ist gegen die Schaffung von kantonalen Velowegen, weil jede Gemeinde ihre Eigenheiten hat.

Die FDP und Grange sind der Meinung, dass das kantonale Netz auch kommunale Strassen umfassen sollte. Ausserdem hofft die FDP, dass mit dem neuen Gesetz endlich der Ausbau von Velowegen im Kanton beschleunigt werden kann.

Belfaux fordert, dass das kantonale Netz bei der Durchquerung von Dörfern oder in bestimmten Gebieten in Absprache mit den Gemeinden erstellt wird.

Der VCS und die Mitte Links-CSP schlagen eine Klassifizierung der Radwege und Kriterien vor, die festlegen, ob sie zum kantonalen oder kommunalen Netz gehören.

Für die Region Sense, Tentlingen, Dürdingen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten, Wünnewil-Flamatt ist es nicht klar, wie sich das kantonale Strassennetz vom kantonalen Velowegnetz unterscheidet.

Die Mitte Links-CSP ist der Meinung, dass Velowege deutlich ausgebaut werden sollten, indem eine echte Infrastruktur für schnelle Velomobilität geschaffen wird.

Die Grünen schlagen vor, Artikel 18 mit «und achten dabei auf die Verbesserung der Durchlässigkeit ihres Gebietes» zu ergänzen, um ein Verbesserungsziel im Gesetz zu haben.

Der FTV informiert, dass er in die Planung und Umsetzung gemäss dem kantonalen Richtplan einbezogen werden muss.

Das BRPA ist der Meinung, dass ein Hinweis auf Mountainbike-Strecken fehlt.

Der TCS möchte, dass auf den Bau von Radstreifen und Radwegen am selben Ort verzichtet wird und beantragt daher die Streichung von Absatz 3.

Art. 19 Verkehrspläne – Kantonaler Verkehrsplan

Das TBA möchte, dass ein Absatz 3 hinzugefügt wird, um festzulegen, dass der Plan die bestehenden und zukünftigen Mobilitätsinfrastrukturanlagen, einschliesslich die Bushaltestellen, berücksichtigt.

Art. 20 Verkehrspläne – Interkommunaler Verkehrsplan

Die Agglo begrüsst die Aufnahme dieser Bestimmung in den Vorentwurf, weil sie den Status der Agglomerationsprogramme in Bezug auf den öffentlichen Verkehr kläre.

Für das BRPA besteht eine Unsicherheit bezüglich der Integration des Verkehrsplans in den regionalen Richtplan.

Art. 21 Verkehrspläne – Gemeinderichtplan

Die Region Sense, Tentlingen, Dürdingen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten, Wünnewil-Flamatt und Murten möchten, dass bei den Gemeinderichtplänen betreffend Ausbau des Angebots eine gewisse Flexibilität beibehalten wird.

Villars-sur-Glâne schlägt vor, den Inhalt des Plans wie folgt zu beschreiben: «die Erschliessung ihres Gebiets durch den öffentlichen Verkehr», da nur wenige Gemeinden über eigene öffentliche Verkehrsmittel verfügen.

Das BRPA sieht nicht, wie sich diese Bestimmung im Gemeinderichtplan widerspiegeln wird, zumal die Gemeinden nicht für die Buslinien zuständig sind.

Die Grünen schlagen vor, den Artikel mit «und achten dabei auf die Verbesserung der Durchlässigkeit ihres Gebietes» zu ergänzen, um ein Verbesserungsziel im Gesetz zu haben.

Art. 22 Sachpläne

Das BRPA bedauert, dass das Verhältnis zwischen den Sachplänen (Bund und Kanton) nicht geregelt ist. Es ist zudem der Meinung, dass das Gleichgewicht zwischen den Agglomerationsprogrammen und den Sachplänen festgelegt werden sollte.

Die TPF schlagen vor, die geteilte Mobilität in die Liste der spezifischen Aspekte aufzunehmen, die durch einen Sachplan abgedeckt werden können.

Art. 23 Verhältnis zu Richtplänen

Das BRPA wünscht sich eine bessere Abstimmung der Planungsinstrumente mit dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen. Es möchte, dass der Inhalt dieser Pläne in Bezug auf die Mobilität spezifiziert wird, da es sich um obligatorische Instrumente handelt.

Zu den Gemeinderichtplänen merkt das BRPA an, dass deren Inhalt spezifiziert und mit der Arbeitshilfe zur Ortsplanung abgestimmt werden muss.

Art. 24 Planungsgrundsätze

Der ASTAG möchte, dass der Velo- und der motorisierte Verkehr wo immer möglich getrennt geführt werden.

Die Mitte Links-CSP möchte, dass die beratende Mobilitätskommission in der Liste der anzuhörenden Organe erwähnt wird.

Der FGV und die Stadt Freiburg bitten um eine Klarstellung von Absatz 3.

Granges fordert eine Koordination mit den Nachbarkantonen, damit die Kantonsgrenzen kein Hindernis für den Aufbau eines interkommunalen Netzes des öffentlichen Verkehrs oder der sanften Mobilität darstellen.

Die TPF möchten die anderen Routen auch von denen des öffentlichen Verkehrs trennen (Abs. 2 Bst. c)

Nach Ansicht der Stadt Freiburg ist das Konzept der Trennung der verschiedenen Verkehrsträger in einem städtischen Umfeld praktisch nicht anwendbar. Sie möchte daher, dass die Grundsätze je nach Umgebung (städtisch vs. ländlich) variieren.

Der FTV schlägt vor, in Absatz 2 «in Abstimmung mit dem offiziellen Tourismusorgan des Kantons» hinzuzufügen.

Die SP, Pro Velo und die NE beantragen die Streichung von Absatz 2 Bst. c.

Der TCS schlägt vor, in der französischen Version von Absatz 2 Bst. e «*attractif*» statt «*atrayant*» zu schreiben.

Aus Sicht der FDP sollte der Kanton Freiburg in Abstimmung mit den Nachbarkantonen handeln, damit die Kantonsgrenzen kein Hindernis für den Aufbau eines interkommunalen Netzes des öffentlichen Verkehrs oder der sanften Mobilität darstellen.

Art. 25 Vernehmlassung

Die Agglo sieht sich als Teil der «interessierten Kreise», die bei der Planung der Netze angehört werden müssen. Sie fordert deshalb, dass der Artikel in diesem Punkt ergänzt wird.

4 Infrastruktur

4.1 Begriffe

Art. 26 und 27

Aus Sicht von Murten gehören öffentliche Parkplätze und Haltestellen ebenfalls zu den Mobilitätsinfrastrukturen.

Das BAV und der ASTAG bemängeln, dass dem Güterverkehr zu wenig Beachtung geschenkt werde.

Der FGV und die TPF fordern, dass Parkplätze und Einrichtungen für den Luftverkehr in die Liste der Mobilitätsinfrastrukturanlagen aufgenommen werden.

Die FDP und das BRPA finden das Konzept der sanften Mobilitätsrouten ohne Mobilitätsinfrastrukturanlagen unklar. Das BRPA versteht nicht, was mit «ohne Mobilitätsinfrastrukturanlagen» gemeint ist.

4.2 Öffentliche Strassen

Die Region Sense, Tentlingen und Dürrenbergen beantragen, dass bei der Ausarbeitung des Reglements auf die Unterscheidung zwischen «verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen» verzichtet wird, da dies einer effizienten Flächennutzung widerspräche.

Art. 28 Begriff

Laut Villars-sur-Glâne sollte sich die Definition des Wortes «dient» mehr auf die mögliche Nutzung als auf die tatsächliche Nutzung konzentrieren.

Der FGV und Bulle möchten Pflanzungen sowie die Strassenmöblierung, die zur Qualität der Anlage beiträgt (Beleuchtung, Bänke, Abfalleimer usw.), in die Liste der Bestandteile aufnehmen. Die Region Sense, Tentlingen, Dürrenbergen, Giffers und Plaffeien sind der Meinung, dass auch Beleuchtungsanlagen in die Aufzählung aufgenommen werden sollen.

Das MobA ist der Ansicht, dass dieser Artikel verwirrend ist, da Absatz 1 die sanfte Mobilität von der Definition der öffentlichen Strasse ausschliesst, aber in Absatz 2 Radstreifen und gemeinsame Wege für Fuss- und Veloverkehr zu den Bestandteilen der Strasse zählt.

Das AfU fragt, ob die Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) Bestandteil der Strasse sind. Das TBA fordert, dass die für den Betrieb der Strasse notwendige Strassenentwässerungs- und Rückhaltesysteme in die Liste der Bestandteile der Strasse aufgenommen werden.

Der TCS ist der Meinung, dass die Liste in Absatz 2 ins Ausführungsreglement gehört.

Art. 29 Öffentliche Strassen – Einteilung

Bouloz ist besorgt über das Verschwinden der öffentlichen Flurwege und anderer Gemeindestrassen aus dieser Liste, obwohl sie im Strassengesetz enthalten sind.

Art. 30 Öffentliche Strassen – Kategorien

MobA bittet um Klärung der Kriterien für die Strassenunterteilung und bittet um einen Vorbehalt für deren strikte Anwendung.

Les Montets ist der Meinung, dass die Kriterien zur Unterscheidung zwischen Kantons- und Gemeindestrassen nicht präzise genug sind. Die Gemeinde befürchtet, dass diese Unbestimmtheit dem Staat die Macht gibt, diese Einteilung vorzunehmen, ohne die betroffenen Gemeinden auch nur anzuhören.

Lully ist der Ansicht, dass die Definition der Verbindungsstrassen mit Verbindungsfunktion zwischen Ortschaften unklar ist.

Art. 31 Nationalstrassen

Der TCS sieht einen Widerspruch zwischen dem Verweis auf das Bundesrecht und der Angabe, welche Art von Strassen zu den Nationalstrassen gehören.

Art. 32 Kantonsstrassen – Grundsatz

Die Region Sense, Tentlingen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten fordern, dass jede Gemeinde durch eine Kantonsstrasse erschlossen wird.

Das MobA bittet darum, im französischen Text «des routes de liaison» durch «de routes de liaison» oder durch «certaines routes de liaison» zu ersetzen, um nicht zu implizieren, dass alle Verbindungsstrassen zwangsläufig Kantonsstrassen sind.

Art. 33 Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

Avry ist der Meinung, dass der Perimeter einer Kreuzung klarer definiert werden sollte (gemäss der Interventions- oder der Einflussregel). Die Gemeinde weist darauf hin, dass diese Nuance erhebliche finanzielle Folgen haben könnte und fragt sich, ob es fair ist, einen Knoten mit 4 Armen – davon 3 Kantonsstrassenarme – als städtebauliches Objekt zu betrachten.

Der FGV fordert, dass präzisiert wird, was unter Überbreite zu verstehen ist: Ist die (kantonale) Norm oder der ästhetische Aspekt (Gemeinde) massgebend?

Die Stadt Freiburg fordert die Streichung der Trottoirs aus der Aufzählung in Absatz 2 und fragt, ob Stützmauern einen städtebaulichen Charakter haben.

Die TPF sind der Meinung, dass eine Liste der städtebaulichen Objekte auf Gemeindestrassen fehlt.

Die TPF schlagen vor, die Liste in Absatz 2 mit den Bushaltestellen zu ergänzen.

Art. 34 Gemeindestrassen

Laut Lully ist dieser Artikel zweideutig und könnte dazu führen, dass Kantonsstrassen, die eine Ortschaft durchqueren, systematisch der Gemeinde zugeteilt werden, was sie vermeiden möchte.

Art. 35 Privatstrassen im Gemeingebrauch

Der FGV und mehrere Gemeinden sind der Ansicht, dass der Begriff «routes privées à usage public» zu wenig klar ist, insbesondere was das Konzept der «utilisation publique» und das Kriterium «réputées accessibles au public» betrifft. Der FGV schlägt folgende Formulierung vor: «Les routes privées sont d'usage public si elles doivent être accessibles au public.»

Granges und die FDP sind der Meinung, dass diese Definition nicht ausreicht und fragen, wie es sich mit öffentlich genutzten Privatstrassen verhält, die nicht als private Zufahrt gekennzeichnet und die im Grundbuch nicht als Strassen im Gemeingebrauch ausgewiesen sind.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter sind der Meinung, dass die formulierte Vermutung viel zu weit gefasst ist, weil sie zur Folge habe, dass jede befestigte Strasse als

Strasse im Gemeingebrauch gilt. Der Zuteilungsentscheid müsse respektiert werden. Der öffentliche Charakter könne nicht auf einer blossen Vermutung beruhen; dies wäre im Hinblick auf die Garantie des Privateigentums nicht akzeptabel. Im Gesetz sollte auf Dienstbarkeiten zugunsten der öffentlichen Hand verwiesen werden; denn, wenn eine private Eigentümerin oder ein privater Eigentümer verpflichtet werden soll, Durchfahrten auf ihrem oder seinem Grundstück zu dulden, sollte dies in der einen oder anderen Form im Grundbuch eingetragen werden.

Giffers ist der Meinung, dass Privatstrassen im Gemeindegebrauch immer mittels Dienstbarkeit geregelt sein sollten (Privatstrasse mit Dienstbarkeit zu Gunsten der Gemeinde).

Der FGV ist der Meinung, dass der Rückgriff auf Enteignungen für bürgernahe Gemeinden sehr heikel ist.

Der FGV und Giffers sind der Ansicht, dass es im Hinblick auf Absatz 5 der Gemeinde obliegen sollte, die Bedingungen für die Übernahme einer Privatstrasse im Gemeingebrauch innerhalb des gesetzlichen Rahmens festzulegen, damit sie die lokalen Besonderheiten berücksichtigen kann und weil es sich um eine kommunale Kompetenz handelt.

Die ILFD fragt in Bezug auf Absatz 5, wie die Bedingungen der Übertragung geregelt sind, wenn keine Einigung erzielt wird.

Die FDP ist der Meinung, dass die Definition in Absatz 3 nicht ausreichend ist. Sie stellt sich die Frage nach dem Status von Privatstrassen im Gemeingebrauch, die nicht als private Zufahrt signalisiert sind und im Grundbuch nicht als Strasse im Gemeingebrauch eingetragen sind.

Die SP unterstützt den durch Absatz 3 eingeführten Paradigmenwechsel.

Die SVP weist darauf hin, dass für die Privatisierung einer Strasse das Verfahren für einen Erlass eines gerichtlichen Verbots ausreichend sein sollte.

Art. 37 Eigentum

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter sind der Meinung, dass Absatz 6 geändert werden sollte, um klarzustellen, dass es sich nicht um eine Nachführung des Grundbuchs handelt, sondern um einen Eintrag, der eine Rechtswirkung entfaltet.

Art. 38 Verkehrsmanagement

Die TPF sind der Meinung, dass ein Mindestwert für die effektive Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs fehlt.

Der FGV und einige Gemeinden finden, dass das Verkehrsmanagement auf Gemeindestrassen in der Verantwortung der Gemeinden liegen sollte.

Die SP fordert Schutzvorkehrungen gegen eine vollständige oder teilweise Delegation; diese sollen ins Ausführungsreglement aufgenommen werden.

Die Agglo begrüsst die Einführung einer spezifischen Bestimmung für ein Verkehrsmanagement im Einklang mit den Verkehrsmanagementstrategien, die seit mehreren Generationen in den Agglomerationsprogrammen vorgesehen sind. Im Hinblick auf die bevorstehende Aufnahme der Arbeiten zur Einrichtung einer Verkehrsmanagementzentrale

müssen die Modalitäten für die Durchführung und Bezahlung der verschiedenen Studien in Zukunft zwischen dem Staat und der Agglomeration besprochen werden.

Art. 39 Strassensignalisation

Murten ist der Meinung, dass die Verfahren für die Signalisation und die Mobilitätsroutenpläne für die Eigentümerinnen und Eigentümern unklar sind und dass die Koordination zwischen den Verfahren verbessert werden sollte.

4.3 Sanfte Mobilität

4.3.1 Allgemein

Das MobA stellt fest, dass die Frage der Trottinets im Verleih im Gesetz nicht angesprochen wird.

Granges und die FDP wünschen, dass auf mögliche Konflikte zwischen Velo-, Reit- und Fussverkehr geachtet wird, insbesondere durch entsprechende Signalisation und Einrichtungen, sowie auf die Beziehungen zwischen diesen Nutzerinnen und Nutzern einerseits und den Eigentümerinnen und Eigentümern der landwirtschaftlichen Grundstücke, die von solchen Routen durchquert werden, andererseits. Equiva empfiehlt eine bessere Koordination zwischen den Akteuren, die diese verschiedenen Nutzungen vertreten.

Art. 41 Definition

Murten bittet darum, den Begriff «aktive Mobilität» zu verwenden, der auf nationaler Ebene besser bekannt sei als «sanfte Mobilität».

Das TBA und das MobA merken an, dass diese Definition zu weit gefasst ist und so verstanden werden könnte, dass sie auch nachhaltige Verkehrsmittel einschliesst, die nicht unbedingt zur sanften Mobilität gehören, etwa Elektroautos oder Elektrobusse. Sie schlagen vor, das Kriterium der Muskelkraft hinzuzufügen.

Die Stadt Freiburg bittet darum, diese Definition so umzuformulieren, dass nur die aktiven Fortbewegungsarten einbezogen werden.

Die SJD fordert, dass die Elektrotrottinets, die rechtlich zu den Motorfahrrädern gehören, von den Fortbewegungsarten der sanften Mobilität ausgeschlossen werden.

Art. 42 Routen der sanften Mobilität – Definition

Das BRPA möchte wissen, mit welchem Instrument eine Route der sanften Mobilität erstellt wird.

Bas-Intyamou ist der Meinung, dass die Routen der sanften Mobilität in der Verantwortung des Tourismus liegen, die von anderen Infrastrukturen wie Picknickplätzen begleitet werden sollten.

Art. 43 Routen der sanften Mobilität – Öffentlicher Weg

Der FGV, die Region Sense und mehrere Gemeinden sind der Ansicht, dass die Begriffe «Interesse der Öffentlichkeit» und «während längerer Zeit» zu vage und unpraktisch sind.

Der FGV weist auf die Schwierigkeiten bei der Legalisierung einer Dienstbarkeit hin und will wissen, was passiert, wenn es eine Einsprache gibt.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter fragen, was mit öffentlichen Fusswegen (die laut Bericht gestrichen werden) oder mit den im Grundbuch und im Katasterplan eingetragenen öffentlichen Flurwegen geschieht, und schlagen vor, dass eine Übergangsbestimmung hinzugefügt wird, um diese Frage zu regeln. Sie weisen darauf hin, dass es sich nicht um ein öffentliches Wegerecht handelt, sondern um eine Anmerkung.

Das TBA fordert, dass ein Absatz 2 hinzugefügt wird, der Folgendes vorsieht: «Im Streitfall stellt die Direktion nach Anhörung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers und anderer Betroffener durch einen Entscheid fest, ob die Privatstrasse im Gemeindegebrauch steht.»

Art. 44 Routen der sanften Mobilität – Grundsatz

Die Stadt Freiburg ist der Meinung, dass Kriterien für die Durchgängigkeit von Routen hinzugefügt und der Begriff der städtebaulichen Qualität eingeführt werden sollten.

Die Grünen schlagen vor, die Liste der Aufgaben um den Ausbau von Routen zu erweitern: «Die Behörden achten namentlich auf die Erhaltung, den Ausbau, den Zugang, die Erstellung, den Anschluss, die Förderung und die Signalisation ...».

Art. 45 und 46 Routen der sanften Mobilität – Aufhebung

Die Region Sense und verschiedene Gemeinden sind der Meinung, dass Artikel 45 zu absolut formuliert ist und stattdessen vorsehen sollte, dass eine Aufhebung vorgenommen werden kann, wenn sich herausstellt, dass die Route nicht mehr sinnvoll ist.

Pro Velo fordert, dass die kantonalen Verbände der sanften Mobilität, die vom Staatsrat in einer Verordnung aufgelistet werden, im Falle eines Abschaffungsantrags konsultiert werden.

Der FTV schlägt vor, Artikel 46 mit «in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Organisationen» zu ergänzen.

Der VCS verlangt, dass der Ersatz mindestens gleichwertig und am adäquaten Platz sein müsse.

Art. 47 Sanfter Mobilitätsweg

Das BRPA ist der Meinung, dass der Begriff «autorisés» im französischen Text durch «approuvés» ersetzt werden sollte.

4.3.2 Fusswege

Art. 48 Definition

Villars-sur-Glâne beantragt, dass «Wohnstrassen» (Abs. 3) durch «Begegnungszonen» (siehe Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen) ersetzt wird.

Das MobA ist der Meinung, dass aus dem letzten Satz von Absatz 3 nicht klar hervorgeht, ob Trottoirs und Fussgängerstreifen, die als Verbindungsstücke dienen, Bestandteile von Fusswegen sind. Ausserdem sollte seiner Meinung nach Artikel 24 StrG, der besagt, dass «Fusswege, die anstelle der Trottoirs der Fahrbahn entlangführen, diesen gleichgestellt werden [können]» ins MobG übernommen werden.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter fragen, ob Absatz 5 den Zugang zu Fuss über Privatgrundstücke behandelt.

Der FGV ist der Meinung, dass der Inhalt von Absatz 5 präzisiert werden muss, um verständlich zu sein.

Das BRPA möchte, dass die Begriffe «zones urbaines» und «zones urbanisées» in «secteur urbain» oder «aire urbaine» geändert werden, um Verwechslungen mit den Zonen nach RPBG zu vermeiden.

Art. 49 Bau und Ausbau

Murten und die Stadt Freiburg sind der Meinung, dass der Staat für die Schaffung eines Fussweges auf einer Kantonsstrasse zuständig sein sollte.

Art. 50 Eigentum

Der FGV möchte eine Klarstellung, dass Objekte mit städtebaulichem Charakter die kantonale öffentliche Sache betreffen muss.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter weisen in Bezug auf diesen Artikel und Artikel 53 darauf hin, dass der Kanton sich dafür entschieden hat, die öffentliche Sache im Grundbuch einzutragen, und dass daher ein Gesetz nicht festlegen kann, was ohne Eintragung im Grundbuch zur öffentlichen Sache gehört.

Die FDP findet den Wortlaut dieses Artikels schwer verständlich.

4.3.3 Wanderwege

Der FTV, Fribourg Rando, La Roche und Die Mitte schlagen folgende Aufteilung der Zuständigkeiten für Wanderwege vor: Planung, Bau, Erhaltung und Unterhalt an die RUBD; Betrieb und Bewerbung an die VWD.

Fribourg Rando möchte, dass das Gesetz eine klare Verankerung des FTV und die Anerkennung durch den Kanton von Fribourg Rando als private Fachorganisation vorsieht.

Die TPF möchten, dass Fribourg Region, die Aufgaben im Zusammenhang mit den Wanderwegen übernimmt, damit eine Koordination aus touristischer Sicht erfolgen kann.

Fribourg Rando schlägt vor, Rückstellungen zu bilden für:

- > die Finanzierung der vom FTV erbrachten Leistungen;
- > die Anerkennung von privaten Fachorganisationen;
- > die Aufgaben des FTV (Strategieentwicklung, Netzplanung, Überwachung von Bau und Unterhalt, Markierung sowie Information der Öffentlichkeit);
- > den Abschluss durch den FTV von Vereinbarungen mit privaten Fachorganisationen, «so weit wie möglich».

Die TPF fordern, dass die Wanderwege an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden.

Die FDP hält es für richtig, dass Wanderwege in den Vorentwurf des Mobilitätsgesetzes aufgenommen wurden.

Art. 51 Definition

Das BRPA weist darauf hin, dass der KantRP zwischen Mountainbike-Strecken und Wanderwegen unterscheidet. Aus seiner Sicht ist es nicht angemessen, beide in einer einzigen Definition zusammenzufassen.

Prez hält fest, dass das Problem der Koexistenz aller Routen – Wander- und Winterwanderwege, Rad- und Mountainbikewege und -routen sowie historische Wege – oft schwierig ist. Die Gemeinde befürwortet deshalb die Behandlung dieser Problematik gemäss Grundsätzen des kantonalen Richtplans.

Der FTV schlägt vor, die Liste in Absatz 4 um «Wandern» und «Standorte (Sehenswürdigkeiten, Ufer usw.)» zu ergänzen.

Art. 52 Bau und Ausbau

Der FGV beantragt die Streichung von Absatz 2, der leichte Abweichungen vom kantonalen Wanderwegnetzplan zulässt, wenn es die Umstände rechtfertigen, weil damit der Wert eines Richtplans und der Routen vermindert wird.

In Bezug auf Absatz 2 fragt sich die SP, ob der kantonale Wanderwegnetzplan nicht geändert werden müsste, wenn sich herausstellt, dass der Verlauf eines Wanderwegs von der ursprünglichen Planung abweicht.

Art. 53 Eigentum

Der FGV, Siviriez und die ILFD möchten wissen, wer für den Weg oder die Route verantwortlich ist, da die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer nicht unbedingt die Behörde oder Institution ist, die den Weg oder die Route zeichnet, und bitten darum, die Frage der Verantwortung zu klären.

Art. 54 Signalisation

Der FGV, die Region Sense und mehrere Gemeinden fragen, wie die Grundeigentümerinnen und -eigentümer vor der Duldung der Signalisation (Abs. 3) zur Duldung des Wanderwegs verpflichtet werden.

Der FTV schlägt vor, den Absatz 2 um «im Auftrag des offiziellen Tourismusorgan des Kantons» zu ergänzen. Er gibt auch zu bedenken, dass derzeit die Gemeinden die Rohre verlegen, eine Tätigkeit, die für die oft älteren ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des FTV nicht machbar ist. Er schlägt vor, «mit logistischer Unterstützung der Gemeinden» hinzuzufügen oder diese Rollenverteilung im Ausführungsreglement zu erwähnen. Zudem solle im Bericht erwähnt werden, dass Fussgängerstreifen in Artikel 107 Abs. 3 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) geregelt sind.

4.3.4 Velowege

Pro Velo möchte, dass eine Bestimmung über Rad- und Fusswege hinzugefügt wird, die besagt, dass diese «in Betracht gezogen werden, wenn keine getrennten Infrastrukturen für den Fuss- und den Veloverkehr möglich sind. Grundsätzlich müssen sie eine Abgrenzung enthalten, die klar angibt, welche Teile für Velos und welche für Fussgängerinnen und Fussgänger reserviert sind».

Art. 56 Definition

Graines d'avenir schlägt vor, bei der Unterscheidung zwischen Velowegen für den Alltag und Velowegen für die Freizeit weniger auf den Standort (innerhalb vs. ausserhalb der Siedlungsgebiete) zu fokussieren und mehr auf das Vorhandensein oder Fehlen eines Bedarfs an Schnelligkeit.

Art. 57 Velowegnetze für den Alltag

Graines d'avenir fragt sich, ob Ladestationen für E-Bikes in der Definition enthalten sind, und schlägt, falls nicht, vor, in Absatz 2 «andere Infrastrukturen» hinzuzufügen.

Villars-sur-Glâne und die Agglo stellen die Erwähnung von Parkieranlagen in Absatz 2 in Frage.

Art. 58 Velowegnetze für die Freizeit

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer finden, dass die Unterscheidung zwischen Radwanderwegen und Velowegen für die Freizeit nicht einfach zu treffen ist, zumal Mountainbike-Strecken Teil der Radwege sind.

Art. 59 Bau und Ausbau

Die Agglo befürchtet, dass es bei den kantonalen Dienststellen zu einem Stau kommt, wenn ihnen die Verantwortung für die Ausarbeitung der Mobilitätsroutenpläne für kantonale Velowege oder kantonale Rad- und Fusswege übertragen wird. Sie begrüsst daher, dass diese Aufgabe auf Verlangen auf die betroffenen Gemeinden übertragen werden kann, und fordert den Staat auf, von dieser Möglichkeit umfassend Gebrauch zu machen.

Non à Marly-Matran ist mit Bezug auf Absatz 2 der Meinung, dass der Kanton bei mangelnder Bereitschaft zum Bau kommunaler Velowege oder bei kommunalen Massnahmen, die zu einem dysfunktionalen Velowegnetz auf lokaler und regionaler Ebene führen, eingreifen können sollte.

Art. 61 Signalisation

Die Agglo merkt an, dass die Zuständigkeit für die Einrichtung der Signalisation auf kantonalen Rad- und Fusswegen in dieser Bestimmung nicht behandelt wird. Sie ist der Ansicht, dass diese Bestimmung, wie dies bei den Wanderwegen der Fall ist, den Gemeinden oder anderen Organisationen die Möglichkeit geben sollte, für die gesamte Signalisation oder einen Teil davon verantwortlich zu sein.

4.4 Verkehrsinfrastrukturanlagen

Die Mitte will die Gleichbehandlung von Schiene und Strasse. Daher sollten Bushaltestellen wie Bahnhöfe (in der Verantwortung des Betreibers) und der Regionalverkehr wie der nationale Fernverkehr (bei dem die SBB für die Instandhaltung der Bahnhöfe und Bahnhaltstellen zuständig ist) behandelt werden. Es sei auch eine Frage der Gleichstellung der Gemeinden, die teils über die Schiene und teils über die Strasse erschlossen sind.

Die Mitte bittet um Klärung bezüglich der Busunterstände.

Der FGV und Bulle sind der Meinung, dass der Begriff «Besteller» in einem Kapitel, das sich mit dem Bau und Ausbau befasst, verwirrend ist, zumal er nur in Artikel 160 definiert ist. Wird Besteller als derjenige, der öffentliche Dienstleistungen bestellt, verstanden, könnte dies bedeuten, dass er auch derjenige ist, der sie finanziert. Erst mit Artikel 110 erhält man

Klarheit, was die Bushaltestellen auf Gemeindestrassen betrifft: Planung und Verwirklichung bleiben in den Händen der Gemeinden. Die Begriffe «Besteller» und «Mobilitätsroutenplan» sollten geändert werden, um ein besseres Verständnis des Kontextes und der Rollen zu ermöglichen, und die Regeln zur Finanzierung sollten klarer formuliert werden (siehe Anmerkung zu Art. 103).

Art. 63 Bau und Ausbau – Grundsatz

Die TPF stellen fest, dass der Vorentwurf den Eigentumsaspekt nicht anspricht. Sie gehen davon aus, dass die Bestimmungen des Zivilgesetzbuches gelten, d. h., dass die Infrastruktur der Eigentümerin oder dem Eigentümer des Grundstücks gehört, auf dem sie sich befindet, unabhängig von der Finanzierungsquelle. Das Gleiche gilt für den Unterhalt, der in der Verantwortung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers liegen sollte.

Die Agglo sieht nicht, welchen Nutzen es hat, den Bau von einem spezifischen Mobilitätsroutenplan abhängig zu machen.

Art. 64 Bau und Ausbau – Verkehrsinfrastrukturanlagen auf Strassen

Avry fordert, dass eine Regel eingeführt wird, die es dem Staat erlaubt, die Kontrolle über die Arbeiten an die Gemeinde zu delegieren, wenn diese die Kompetenz dazu hat, insbesondere, um eine Zerstückelung der Projekte zu vermeiden, falls die Sanierung einer Gemeindestrasse in Verbindung mit dem Bau oder der Sanierung einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Die Gemeinde fragt sich auch, wer für eine Verkehrsinfrastruktur verantwortlich ist, die von mehreren Dienstleistern genutzt wird und deren Besteller unterschiedlich sind.

Die Agglo befürchtet Kapazitätsengpässe, wenn der Staat für alle Bushaltestellen an Kantonsstrassen verantwortlich ist. So schlägt sie vor, zumindest eine Klausel vorzusehen, die die Übertragung der Zuständigkeit (auch für Busstreifen) an die Gemeinden erlaubt, die dies wünschen. Ausserdem fragt sie sich, warum Bushaltestellen dem Verfahren des Mobilitätsinfrastrukturplans und nicht dem Baubewilligungsverfahren unterworfen sind.

Villars-sur-Glâne fragt, was der Unterschied zwischen einer Bushaltestelle und einem Bushof ist und ist der Meinung, dass beide gleich behandelt werden sollten.

Die SVP befürchtet, dass die Umsetzung dieses Artikels kompliziert sein wird. Die Zuständigkeit müsse beim betreffenden Gemeinwesen verbleiben.

Das MobA ist der Meinung, dass die Bushaltestellen von der Strasseneigentümerin oder vom Strasseneigentümer gebaut werden sollten und die Finanzierung je zur Hälfte von der betroffenen Gemeinde und dem Kanton übernommen werden sollte.

Art. 65 Bau und Ausbau – Andere Verkehrsinfrastrukturanlagen

Die Agglo begrüsst die offene Formulierung des Artikels, die insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeit für den Bau und die Sanierung zukünftiger Bushöfe und Park-and-Ride-Anlagen einen grossen Spielraum lässt.

Art. 66 Zurverfügungstellung der Anlage

Der FGV, Bulle und Avry fragen nach dem Geltungsbereich dieses Artikels. Sie wollen insbesondere wissen, was unter einer angemessenen Entschädigung zu verstehen ist, wenn die Benutzung einer Gemeindestrasse, insbesondere durch öffentliche Verkehrsmittel, zur

Zahlung einer solchen Entschädigung führt. Sie befürchten, dass die Direktion in bestimmten Situationen, in denen sie eine solche Entschädigung festsetzen müsste, gleichzeitig Richter und Partei ist. Sie halten diese Bestimmung für kontraproduktiv, da die Kosten für diese Entschädigung ohnehin auf die Gemeinden abgewälzt würden.

Siviriez möchte, dass der Begriff «zur Verfügung stellen» geklärt wird

4.5 Gemeinsame Bestimmungen

4.5.1 Bau und Ausbau

4.5.1.1 Mobilitätsroutenplan

Art. 68 Inhalt des Mobilitätsroutenplans

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer merken an, dass der Mobilitätsroutenplan eher als Mobilitätsinfrastrukturplan bezeichnet werden sollte.

Für den FGV muss in Absatz 3 klargestellt werden, dass die Enteignung ein Mittel, aber kein Endziel ist.

Für die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter muss die Enteignung Ultima Ratio sein.

Die Agglo begrüsst die Einführung eines einheitlichen Verfahrensinstruments für die Verwirklichung von Mobilitätsinfrastrukturen. Sie fordert, dass die Kosten für den Bau der TransAgglo im Ausführungsreglement berücksichtigt werden, in denen die technischen Merkmale der betreffenden Infrastruktur festgelegt werden.

Art. 69 Anforderungen – Im Allgemeinen

Villars-sur-Glâne ist der Meinung, dass einige der Bestimmungen, insbesondere die zu den baulichen Aspekten, nicht in das Gesetz gehören, da sie zu restriktiv sind. Ein einfacher Verweis auf die geltenden technischen Normen, die detaillierter sind, würde eher zu einer vernünftigen und differenzierten Anwendung führen.

Das BRPA fordert, dass die Zugänglichkeit (nach dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes) in die Liste der zu berücksichtigenden schützenswerten Interessen aufgenommen wird.

Der FGV möchte keine spezifisch freiburgischen Regeln und wünscht folgende Umformulierung von Absatz 3: «Das Ausführungsreglement bestimmt [...] in Anwendung der geltenden einschlägigen technischen Normen.»

Die ILFD fordert, dass in Absatz 2 der Schutz von Landschaft, Fauna und Wäldern hinzugefügt wird.

Die NE schlägt vor, Absatz 2 umzuformulieren, um Personen mit eingeschränkter Mobilität einzubeziehen.

Art. 70 Anforderungen – Mobilitätsrouten der Gemeinden

Die Agglo bittet um eine Klarstellung in Absatz 3, um zu präzisieren, ob die Möglichkeit zur Ausarbeitung eines Mobilitätsroutenplans immer dann besteht, wenn eine Aufgabe ganz oder teilweise einer Gemeinde übertragen wird.

Das ILFD bittet um Klärung, ob dieser Artikel für Privatstrassen im Gemeingebrauch gilt.

Die ILFD möchte wissen, was der Vorbehalt in Absatz 3 und insbesondere die Präzisierung «Zweckverbände» bedeutet. Sie stellt jedoch fest, dass der Text in Anbetracht der Erklärungen im erläuternden Bericht Gemeindeverbände mit mehreren Zielen nicht auszuschliessen scheint.

Art. 71 Anforderungen – Trottoirs und andere Schutzanlagen

Der FGV und Murten finden es merkwürdig, Fussgänger und Tiere im selben Artikel zu regeln.

Die Grünen möchten, dass auch die Velofahrerinnen und -fahrer erwähnt werden.

Die TPF bedauern, dass die Behandlung von Bahnübergängen in dem Vorentwurf nicht geregelt wird. So sollte es insbesondere für die Strassenbesitzer einen Anreiz geben, Bahnübergänge durch bauliche Mittel sicherer zu machen oder sie dank finanzieller Anreize zu beseitigen, um so das Unfallrisiko zu verringern. Wenn ein neues Strassenprojekt in Angriff genommen wird, sollten keine neuen Bahnübergänge geschaffen werden. Auch bei der Sanierung von Strassen sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, einen Bahnübergang zu beseitigen.

Art. 72 Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit

Graines d'avenir ist der Meinung, dass Tempo 30 für Velos nicht gelten sollte, wenn das Ziel der Massnahme die Lärmbekämpfung ist.

Die Region Sense und mehrere Gemeinden begrüssen die Einbindung der Valtraloc-Massnahmen in ein Gesamtkonzept, wünschen aber Ausnahmen.

Das AfU fordert, dass der erläuternde Bericht angepasst wird, um klarzustellen, dass es auch um die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und den Schutz vor Emissionen geht.

Die Agglo ist mit dem Inhalt dieser Bestimmung voll einverstanden. In diesem Zusammenhang ist sie der Ansicht, dass die Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit Vorrang haben müssen, mit denen der Bau von Lärmschutzwänden sowie ähnliche Eingriffe, die den öffentlichen Raum beeinträchtigen, vermieden werden können.

Art. 73 Ersatzvornahme

Graines d'avenir fordert die Einführung eines angemessenen Zeitraums vor der Ersatzvornahme.

4.5.1.2 Genehmigungsverfahren

Das TBA weist darauf hin, dass geklärt werden sollte, welche Dienststelle für das Verfahren zur Schaffung und Aufhebung der Mobilitätsrouten zuständig ist.

Die Region Sense und mehrere Gemeinden fordern eine Vereinfachung der Zuständigkeitsregeln, indem vorgesehen wird, dass die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer für die Erstellung des Mobilitätsroutenplans zuständig ist, wobei von

diesem Grundsatz abgewichen werden können soll (z. B. wenn ein Projekt auf einer Strasse liegt, die mehreren Eigentümern gehört).

Die Stadt Freiburg schlägt vor, zwischen dem ordentlichen Verfahren, dem vereinfachten Verfahren und Objekten, die nicht dem Verfahren unterliegen, zu unterscheiden. Zu letzteren gehören Leitinseln, geringfügige Änderungen von Trottoirs, sekundäre Erschliessungsmassnahmen, die mit einer Verkehrsbeschränkung einhergehen (versenkbare Poller im Rahmen eines allgemeinen Fahrverbots, Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Rahmen der Einführung einer Zone mit Tempobegrenzung).

Art. 75 Grundsatz

Aus Sicht von Schmittgen sollte der Titel von Artikel 75 präzisieren, dass es sich um das ordentliche Verfahren handelt.

Die CSP und die SP wollen, dass die begleitenden Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden «müssen», nicht bloss «können» (Absatz 4).

Die Agglo ist der Ansicht, dass zu den in Absatz 4 genannten begleitenden Massnahmen auch die in Artikel 38 vorgesehenen Massnahmen gehören.

Das TBA möchte, dass ein Absatz mit folgendem Wortlaut hinzugefügt wird: «Jeder Mobilitätsinfrastrukturplan kann Gegenstand eines Vorprüfungsgesuchs sein, um die Zulässigkeit des Projekts zu prüfen.»

Die Grünen schlagen vor, Absatz 4 zu ändern und zu ergänzen mit «müssen begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden mit dem Ziel, vorrangig die Verkehrsverlagerung zu fördern und die Auswirkungen der neuen Infrastruktur zu verringern». Ausserdem seien die folgenden Absätze hinzuzufügen:

- > «Jedes Grossprojekt für Mobilitätsinfrastrukturen muss nachweisen, dass es entsprechend den kantonalen Zielen einen positiven Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen leistet.»
- > «Die Direktion kann Projekte in Etappen bewilligen, sofern die Gesamtbeurteilung ihres Beitrags zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Sinne der kantonalen Ziele nachgewiesen ist.»

Das BRPA weist darauf hin, dass das neue Bewilligungsverfahren eine Änderung von Artikel 84 Abs. 1 Bst. f des Ausführungsreglements vom 1. Dezember 2009 zum Rauplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11) erfordert.

Art. 76 Vereinfachtes Verfahren

Laut SP soll das vereinfachte Verfahren nur dann angewendet werden, wenn die Änderung keine Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat (Bst. b).

Villars-sur-Glâne und das AfU fordern, dass die Direktion die Ämter und Gemeinden zwingend anhören muss (Abs. 3).

Nach Ansicht des BRPA ist der Begriff «Schlussprüfung» im vereinfachten Verfahren nicht angemessen, da keine öffentliche Auflage erforderlich ist.

Art. 77 Detailbebauungsplan

Villars-sur-Glâne würde es vorziehen, wenn sich dieser Artikel auf einen Detailerschliessungsplan statt auf einen Detailbebauungsplan beziehen würde.

Der FGV ist der Ansicht, dass ein Detailbebauungsplan keine Baubewilligung ist und dass die Verwendung dieses Instruments in diesem Artikel eher verwirrend als klärend ist.

Das TBA fordert, dass das betreffende Strassenprojekt dennoch Teil eines Mobilitätsinfrastrukturplans sein sollte.

Das BRPA sieht ein Problem mit dem im Zonennutzungsplan definierten Perimeter, der niemals Strassen umfasst, und will wissen, wie es um den Rahmendetailbebauungsplan steht und ob die TBA und MobA die Ausarbeitung eines Detailbebauungsplan nach Absatz 2 vorschreiben können.

Art. 78 Sperrwirkung

Villars-sur-Glâne fordert, dass der Zeitpunkt, zu dem die Sperrwirkung in Kraft treten kann, eindeutig festgelegt wird.

Das BRPA fragt sich, ob die Genehmigung der Direktion in Absatz 2 eine verbindliche Stellungnahme ist.

Art. 79 Zeitliches Bauverbot

Die SP und die SVP beantragen eine Verlängerung der Frist in Absatz 4 von 6 auf 12 Monate.

4.5.1.3 Wirkungen

Art. 86 Gültigkeitsdauer

Die Stadt Freiburg beantragt, dass diese Vorschriften im Falle, der mit Artikel 77 geregelt wird, nicht gelten.

Art. 87 ff. Landerwerb

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter fordern, dass Artikel 89 den Wortlaut von Artikel 41^{ter} Abs. 2 StrG («Die Anmerkung wird auf Begehren des öffentlichen Gemeinwesens hin vorgenommen.») übernimmt.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter weisen betreffend Artikel 89 Abs. 2, der Artikel 41^{ter} Abs. 3 StrG wiedergibt, darauf hin, dass sich die Praxis geändert hat und dies in das Gesetz einfließen sollte (die Anmerkung wird gleichzeitig mit der Einreichung der Übertragung durch den Geometer gelöscht und nicht mit der Übertragung beibehalten und später automatisch vom Grundbuchverwalter gelöscht).

Die Stadt Freiburg erkundigt sich nach dem Verfahren zur Entschädigung von Nachbarn bei Arbeiten ohne Landabtretung zur Änderung des Netzes oder für dessen Unterhalt.

4.5.1.4 Ausführung der Arbeiten

Art. 91 Zuständigkeit – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates

Der FGV möchte, dass die Delegationsklausel dahingehend präzisiert wird, dass die Übertragung an die Gemeinden durch die Direktion erfolgt. Sie fordert, dass näher bestimmt wird, wer für die Delegation von Kantonsstrassen auf Gemeindegebiet zuständig ist.

Art. 92 Zuständigkeit – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum von Gemeinden und städtebauliche Objekte

Die ILFD will wissen, ob es sich dabei um eine Übertragung im Sinne von Artikel 5a des Gesetzes vom 25. September 1980 über die Gemeinden (GG; SGF 140.1) und Artikel 1 seines Ausführungsreglements handelt oder ob andere Formen möglich sind.

Die Stadt Freiburg beantragt, dass in Absatz 2 aus rechtlichen Gründen «Gemeinderat» durch «Gemeinde» ersetzt wird.

Art. 94 Zuständigkeit – Koordination

Die Stadt Freiburg beantragt, «die wirtschaftlichste Lösung» durch «die wirtschaftlich günstigste Lösung» zu ersetzen, was der Terminologie von Artikel 41 der revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) entspricht.

Das BRPA bedauert, dass in diesem Artikel weder die Koordinierung zwischen einem DBP und einem Mobilitätsinfrastrukturplan noch die Koordinierung mit Verkehrsstudien oder Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) erwähnt wird.

Art. 95 Voraussetzungen

Die NE schlägt vor, rezyklierte Materialien hinzuzufügen.

Der FTV schlägt vor, «nachhaltig und kompatibel mit den Anforderungen und Qualitätskriterien der Mobilitätsformen (Naturbelag usw.)» hinzuzufügen und zum Beispiel im Ausführungsreglement zu erwähnen, dass die Wanderwege den Anforderungen und Empfehlungen des vom Verband Schweizer Wanderwege und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) definierten Qualitätsstandards entsprechen müssen.

4.5.2 Finanzierung

4.5.2.1 Allgemein

Art. 98 Kostenverteilung

Der FGV weist darauf hin, dass auch die durch den Durchgangsverkehr verursachten Störungen bei der Kostenverteilung berücksichtigt werden sollten. Der Begriff «Interesse» sei zu eng gefasst, um Kosten zu bewerten. Er schlägt folgenden Wortlaut vor: «Die Kosten werden unter den Beteiligten nach Massgabe ihres Interesses und der Störungen verteilt, unter Vorbehalt nachfolgender Bestimmungen».

Die Agglo bedauert, dass für die Festlegung der massgebenden Kriterien auf das Ausführungsreglement verwiesen wird.

Die Stadt Freiburg fordert, dass die Kriterien des Interesses festgelegt werden, um die Anwendung dieses Mechanismus zu erleichtern.

Die FinV fordert, dass die grundlegenden Elemente der Kostenverteilung im Gesetz verankert werden und dass auf die Möglichkeit eines verwaltungsrechtlichen Vertrags verzichtet wird.

Art. 99 Nachhaltige und geteilte Mobilität

Der ASTAG schlägt vor, «Fahrzeuge mit geringeren Umwelteinflüssen» durch «Fahrzeuge mit emissionsarmem Antrieb» zu ersetzen.

Der TCS schlägt vor, die Kann-Formulierung («der Staat kann fördern») durch eine deskriptive und damit normative Formulierung («der Staat fördert») zu ersetzen.

Das AfU bezweifelt, dass es eine klare Vorstellung von den Rahmenbedingungen gibt und davon, was im Sinne dieses Artikels unternommen werden könnte. Ausserdem sollte seiner Meinung nach der Massnahmenplan Luftreinhaltung als Argument in den Erläuterungsbericht aufgenommen werden, weil die Massnahme T5 (Elektromobilität) in die gleiche Richtung geht.

Die SP begrüsst die neue Bestimmung.

Die Grünen sind der Meinung, dass diese Förderung nur dann akzeptabel ist, wenn ähnliche Massnahmen für die sanfte Mobilität und den öffentlichen Verkehr vorgesehen werden. Der motorisierte Individualverkehr – auch mit elektrischem Antrieb – ist nicht die Lösung. Darüber hinaus fordern sie, dass der Staat auch die sanfte Mobilität fördert, indem er insbesondere den Kauf von E-Bikes oder die Reparatur von Velos sowie den öffentlichen Verkehr unterstützt.

Die FinV schlägt für die Subvention eine Obergrenze von 100 000 Franken pro Jahr vor.

Die NE schlägt vor, den Begriff «nachhaltig» durch «ökologisch» zu ersetzen, da sich die Bestimmung hauptsächlich auf Umweltaspekte bezieht.

Art. 100 Innovation

Laut HIKF muss klargestellt werden, dass diese Bestimmung auch für Privatunternehmen gilt; im Ausführungsreglement solle zudem festgelegt werden, welche Unternehmen für diese Unterstützung in Frage kommen. Zudem müsse das Projekt mit dem Gesetz vom 3. Oktober 1996 über die Wirtschaftsförderung (WFG; SGF 900.1) koordiniert werden.

Die SP begrüsst die neue Bestimmung.

Die FinV schlägt für die Subvention eine Obergrenze von 100 000 Franken pro Jahr vor.

Die Grünen schlagen folgenden Zusatz vor: «vorausgesetzt, sie tragen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen bei».

4.5.2.2 Strassen

Art. 103 Abs. 2 Städtebauliche Objekte

Die Region Sense, Tentlingen, Düringen, Plaffeien, Rechthalten und Wünnewil-Flamatt bitten um eine breite Definition dieser städtebaulichen Objekte. Sie fordern auch die Streichung von «die er [der Staat] verlangt», da dies ihrer Ansicht nach keine Bedingung für eine Finanzierung sein sollte. Die anderen Bedingungen (Notwendigkeit und ordnungsgemässes Funktionieren) seien ausreichend.

Lully, Les Montets und Die Mitte wollen, dass der Staat die von ihm verlangten städtebaulichen Objekte vollständig finanziert.

Siviriez fordert, dass im Ausführungsreglement die betroffenen Objekte aufgelistet werden.

Die SP begrüsst, dass sich der Staat an den Bau- und Ausbaurkosten von städtebaulichen Objekten, die er verlangt und die für das ordnungsgemäss Funktionieren der Kantonsstrasse erforderlich oder aufgrund der Entwicklung der Kantonsstrasse notwendig geworden sind, beteiligen will.

Art. 103 Abs. 3 Städtebauliche Objekte

Der FGV bittet darum, das Wort «hauptsächlich» zu streichen, da es kein Merkmal für die Beurteilung ist. Der Anteil des Staats müsse immer nach dem Umfang des Durchgangsverkehrs berechnet werden. Dies ist der Schlüssel, der bestimmt, ob die Beurteilung «hauptsächlich», «zum grossen Teil» oder «zum kleinen Teil» lautet.

Die Agglo begrüsst die Möglichkeit einer staatlichen Beteiligung. Sie ist der Meinung, dass diese Beteiligung vielen Valtraloc-Projekten Auftrieb geben kann. Sie bedauert jedoch, dass die Modalitäten im Gesetz nicht festgelegt sind.

Nach Auffassung von Murten handelt es sich nicht um eine Subvention, sondern um eine Kostentragung, da die Kantonsstrasse der Verursacher und damit der Staat Besteller der Anlage ist.

Die Stadt Freiburg weist darauf hin, dass das Fehlen von Kriterien zur Präzisierung des Begriffs Durchgangsverkehr, insbesondere von Kriterien zur Bestimmung des berücksichtigten Perimeters, es ihr nicht erlaubt, sich zur Relevanz dieses Kriteriums zu äussern.

Art. 104 Beteiligung anderer Gemeinden

Siviriez ist der Meinung, dass die Direktion nur dann eingreifen sollte, wenn sich die Gemeinden vorher nicht einigen konnten. Bei finanziellen Meinungsverschiedenheiten würde sie als Schiedsrichterin fungieren.

Nach Ansicht des FGV ist es in erster Linie Sache der Gemeinden, eine Einigung zu erzielen. Die Direktion sollte nur subsidiär eingreifen. Er schlägt deshalb vor, die Bestimmung wie folgt zu ändern: «... so legen die betroffenen Gemeinden den Anteil fest, den jede Gemeinde zu leisten hat. Können sie sich nicht einigen, so setzt die Direktion nach Anhörung der betroffenen Gemeinden, die Kostenverteilung fest.»

Für Les Montets und den TCS ist es schwierig, wenn nicht gar unmöglich, zu beurteilen, inwieweit eine Gemeindestrasse in besonderer Weise dem Verkehr anderer Gemeinden dient. Diese Bestimmung sei deshalb nicht anwendbar.

4.5.2.3 Routen der sanften Mobilität

Art. 106 Fusswege

Die Grünen wollen, dass sich der Staat zu 50 % an der Finanzierung von Fusswegen beteiligt.

Art. 107 Wanderwege

Die ILFD bittet um Klärung des Stands der Arbeiten zur Sicherung der Nachbarbäume.

Der FTV schlägt vor, den zweiten Satz von Absatz 1 zu streichen, da er die Kosten für den Bau und den Unterhalt von Wanderwegen nicht tragen kann. Er fragt sich, ob ein Teil der finanziellen Unterstützung aus dem Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (Art. 116)

kommen könnte. Er schlägt daher vor, in Absatz 2 «auf der Grundlage eines Leistungsvertrags» hinzuzufügen.

Art. 108 Velowege

Die Grünen wollen, dass sich der Staat zu 50 % an der Finanzierung von kommunalen Velowegen beteiligt.

Die SVP ist der Meinung, dass der Staat nicht die Kosten für kantonale Velowege und für Rad- und Fusswege ausserhalb von Ortschaften übernehmen soll, da die Bedürfnisse von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich sind.

Art. 109 Kantonale Rad- und Fusswege

Die Stadt Freiburg und die Misery-Courtion sind der Meinung, dass die Finanzierung und der Unterhalt von kantonalen Fuss- und Velowegen vollumfänglich in die Zuständigkeit des Staats fallen sollten, auch innerhalb von Ortschaften.

Die Agglo begrüsst den Grundsatz einer klaren finanziellen Beteiligung des Kantons. Sie hätte sich jedoch gewünscht, dass am Ende des erläuternden Berichts eine Karte beigefügt worden wäre, um einen Überblick darüber zu geben, was als innerhalb und was als ausserhalb von Ortschaften gilt.

Die SP schlägt vor, einen Absatz 3 mit folgendem Wortlaut hinzuzufügen: «Rad- und Fusswege werden in Betracht gezogen, wenn keine getrennten Infrastrukturen für den Fuss- und den Veloverkehr möglich sind. Grundsätzlich müssen sie eine Abgrenzung enthalten, die klar angibt, welche Teile für Velos und welche für Fussgängerinnen und Fussgänger reserviert sind.»

4.5.2.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 110 Grundsatz

Montagny fordert, dass die Busunterstände für den öffentlichen Verkehr auf den neusten Stand gebracht werden und dass die Kosten für die Einrichtung vom Bund bzw. vom Kanton getragen werden, nach dem Prinzip: Wer entscheidet, zahlt.

Siviriez ist der Meinung, dass der Kanton für die Bushaltestellen aufkommen sollte.

Der FGV, Bulle, die Agglo und die SP sind der Ansicht, dass aus den Bestimmungen nicht klar hervorgeht, dass der Ausbau und die Sanierung von Bushaltestellen und Busstreifen künftig vom Staat finanziert werden.

Das BAV fragt sich, warum der Begriff «Besteller» in Verbindung mit Artikel 64 nicht aufgenommen wurde.

Das MobA ist der Meinung, dass die Bushaltestellen von der Strasseneigentümerin oder vom Strasseneigentümer gebaut werden sollten und die Finanzierung je zur Hälfte von der betroffenen Gemeinde und dem Kanton übernommen werden sollte.

Die TPF bedauern, dass es keine Kriterien für die Verteilung der Kosten für den Bau öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen gibt.

Art. 111 Bahninfrastrukturfonds

Die FinV schlägt vor, den Satz des Gemeindebeitrags nach oben zu korrigieren, um die Finanzierung zwischen dem Staat und den Gemeinden wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Art. 112 Beteiligung des Staates

Die Grünen wollen, dass der staatliche Beitrag auf 50 % festgelegt wird. Sie schlagen zudem vor, die Finanzierung von zusätzlichen oder alternativen Massnahmen zu den Bahninfrastrukturvorhaben des Bundes hinzuzufügen.

Die Stadt Freiburg fragt sich, ob Buchstabe b die Möglichkeit für einen staatlichen Beitrag zur Umgestaltung des Freiburger Bahnhofs (Zugang zum öffentlichen Verkehr usw.) öffnet.

Der FGV ist kritisch gegenüber der Kann-Formulierung der Bestimmung und der Folge für die Subvention. Seiner Meinung nach fehlt eine Bestimmung darüber, wer zu den Bushöfen beiträgt und wer sie unterhält. Dieser Mangel ist für ihn besorgniserregend und gefährdet den Fortgang der Pläne, weil Unklarheit herrsche. Diese solle durch das Gesetz behoben werden. Es sei nicht Aufgabe der Gemeinden, Bushöfe zu finanzieren, da das Interesse überkantonale sei. Die in Châtel-Saint-Denis angewandte Lösung, d. h. die Übernahme durch den Staat, ist seiner Meinung nach die richtige.

Bulle bedauert ebenfalls, dass das Gesetz nicht festlegt, wer für die Durchführung und Finanzierung dieser Massnahmen zuständig ist. Es scheint kein Geld für die Bushöfe vorhanden zu sein. Diese Lücke werde für die öffentliche Verkehrspolitik die absurde Folge haben, dass sie sich selbst sabotiert. Der Bau dieser Art von Infrastruktur, der insbesondere beim Bahnhof Bulle geplant ist, komme wegen dieser Unsicherheit nicht voran. Das für das Projekt in Châtel-Saint-Denis gewählte Prinzip – eine hundertprozentige Finanzierung durch den Kanton – sollte als allgemeiner Mechanismus für alle Bushöfe angewendet werden. Das Hauptargument ist das überkantonale Interesse.

Die SP begrüsst die neuen Bestimmungen. Sie werden dazu beitragen, bestimmte Projekte voranzubringen.

Die Agglo bedauert die mangelnde Transparenz des Gesetzentwurfs in Bezug auf den Bau und die Finanzierung dieser Art von Infrastrukturen.

Art. 113 Beiträge an Mobilitätsinfrastrukturanlagen in Städten und Agglomerationen

Der FGV weist darauf hin, dass der Planungszeitraum nach RPBG 10 bis 15 Jahre beträgt, während der vom Bund festgelegte Planungszeitraum für Gemeinden bei 4 Jahren liegt. Es müsse denn auch letzterer beachtet werden. Darüber hinaus gäbe es einen Bedeutungsunterschied zwischen dem Französischen und dem Deutschen in der Randüberschrift: Seiner Meinung nach sollte «Agglomeration» beibehalten werden, da der Begriff «Städte» zu eng gefasst sei.

Die Agglo fragt sich, ob diese Bestimmung aus dem Gesetz über die Agglomerationen tatsächlich in den Gesetzesvorentwurf aufgenommen werden soll. In diesem Zusammenhang erinnert sie daran, dass sich die Agglomerationsprogramme nicht nur auf die Mobilität beschränke, sondern auch die Stadtentwicklung und die Umwelt im weitesten Sinne betreffe. Die Agglo befürchtet, dass die Beiträge damit auf die Mobilität beschränkt werden. Ausserdem würde das Gesetz über die Agglomerationen durch die Übertragung dieser Bestimmung zu einer leeren Hülle werden, nachdem es gerade erst verabschiedet worden ist.

Schliesslich fordert sie, dass die derzeit in Artikel 37 VG vorgesehene finanzielle Unterstützung bis zum Auslaufen des Dekrets vom 20. Mai 2020 beibehalten wird.

Die Agglo und der Koordinator der Agglomerationen weisen darauf hin, dass es derzeit keine Bundeszuschüsse gibt. So sei vor «Bundesbeiträge» das Wort «allfälligen» zu setzen. Sie beantragen ausserdem die Streichung des Wortes «Städte» im deutschen Titel dieses Artikels.

Das AfU bittet darum, in der Botschaft die Umweltkriterien für einen Beitrag anzugeben.

Die FinV fordert eine Anpassung des Kommentars entsprechend den laufenden Arbeiten für das Ausführungsreglement zum Gesetz über die Agglomerationen. Sie fordert ausserdem, dass alle Überlegungen, von den Regeln des SubG abzuweichen, aus dem Kommentar gestrichen werden.

Das BRPA weist darauf hin, dass Artikel 113c Abs. 2 RPBG und 51e RPBR auch die Finanzierung von Agglomerationsprogrammen und Regionalstudien u. a. über den Mehrwertfonds vorsehen. Artikel 51e Abs. 3 RPBR regelt insbesondere die Fälle von Objekten, die auch gemäss der Spezialgesetzgebung subventioniert werden. Angesichts der Verknüpfung zwischen diesen Artikeln wäre es ratsam, eine zusätzliche Analyse durchzuführen, um eine mögliche Doppelfinanzierung von Studien und vor allem mögliche Widersprüche zwischen diesen Artikeln im Hinblick auf das neue Gesetz vom 21. August 2020 über die Agglomerationen (AggG; SGF 140.2) zu vermeiden. Allenfalls könnte die Botschaft des Gesetzes in diesem Sinne ergänzt werden.

Art. 114 Beiträge für Lärm- und Schallschutzmassnahmen

Der FGV ist der Meinung, dass es einen Unterschied zwischen der französischen und der deutschen Fassung gibt. Ausserdem fragt er sich, ob mit «Gebäuden» auch Massnahmen an der Quelle gemeint sind (Wände, lärmarme Strassenbeläge usw.). Auch stelle sich die Frage nach der Verlängerung der Massnahmen.

Bulle ist der Meinung, dass Massnahmen an der Quelle (lärmarme Strassenbeläge usw.) vorgesehen werden sollten.

Für die FinV ist der Text unklar. Sie vermutet, dass von den Programmvereinbarungen mit dem Bund die Rede ist.

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

Der FGV ist wie in seiner Stellungnahme zu den Bushöfen der Ansicht, dass nicht klar ist, wer für diese Infrastrukturen zahlt. Die Bestimmung sollte mit Blick auf die kantonale Politik und die regionale Bedeutung normativ formuliert werden.

Bulle fordert, dass klargestellt wird, dass der Staat die Infrastruktur von Bushöfen und Park-and-Ride-Anlagen vollständig finanziert: Zum einen müsse die Übernahme der Kosten für den Unterhalt dieser Infrastrukturen in gleicher Weise wie für andere Infrastrukturen festgelegt werden. Zum anderen sei es nicht die Aufgabe der Sitzgemeinden, Einrichtungen von überregionalem Interesse zu finanzieren.

Das BAV schlägt vor, Subventionen für multimodale Plattformen im Allgemeinen zu gewähren (aktueller Trend) und nicht nur für Park-and-Ride-Anlagen.

Die Stadt Freiburg fragt sich, ob dies die Möglichkeit einer staatlichen Beteiligung an der Finanzierung von Velostationen öffnet.

Mobul will, dass der Infrastrukturplan für die kantonalen Bushöfe und Park-and-Ride-Anlagen in der Verantwortung des Kantons liegt und von ihm bezahlt wird.

Villars-sur-Glâne beantragt, dass nur die im entsprechenden kantonalen Sachplan vorgesehenen Park-and-Ride-Anlagen subventioniert werden.

Die FinV möchte einen zusätzlichen Absatz, der präzisiert, dass die Subventionierung von Park-and-Ride-Anlagen Teil eines mehrjährigen Projekts sein muss, das Gegenstand eines Dekrets des Grossen Rats über die Gewährung eines Verpflichtungskredits ist.

Die SP begrüsst die neuen Bestimmungen, die ihrer Ansicht nach dazu beitragen werden, einige Projekte voranzubringen.

Die Agglo bezweifelt den zusätzlichen Nutzen dieses Artikels auf normativer Ebene, da er den Inhalt von Artikel 112 aufgreift.

Die Grünen fordern eine 50%-Beteiligung des Staates an der Finanzierung.

Art. 116 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes

Der ASTAG möchte in der Sicherheitskommission vertreten sein.

Der TCS fordert die Beibehaltung der heutigen finanziellen Beiträge der Polizei und des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt an die Verkehrssicherheit.

Die FinV fordert die Abschaffung des Fondsgrundsatzes, das in ungerechtfertigter Weise finanzielle Mittel zuweise, die derzeit für Aufgaben des Staates verwendet werden. Darüber hinaus müsse sich die Finanzkompetenz an das Ausführungsreglement zum Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates orientieren und der Fonds dürfe nicht den Gemeinden zugutekommen, die nicht in ihn einzahlen.

Die SP unterstützt den neuen Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes und die vorgesehenen Modalitäten.

Die Agglo begrüsst die Einrichtung eines Fonds zugunsten der Verkehrssicherheit.

4.5.3 Unterhalt

Das AfU möchte wissen, ob die SABA vom Staat unterhalten werden.

La Roche fragt in Bezug auf den öffentlichen Verkehr, was es mit den Aspekten des Unterhalts (Markierung, Schneeräumung usw.) auf sich habe, für die früher der Staat zuständig war, bevor sie den Gemeinden übertragen wurden.

Der TCS fordert die Einführung einer Verpflichtung für jeden Infrastruktureigentümer, alle 10 Jahre eine Sicherheitsinspektion des Strassennetzes als vorbeugende Massnahme durchzuführen.

4.5.3.1 Begriff

Art. 117

Das BRPA schlägt vor, diesen Artikel mit Artikel 161 RPBG zu koordinieren, der die übermässige Abnutzung wegen des Materialabbaus zum Gegenstand hat.

4.5.3.2 Unterhaltspflicht

Art. 119 Städtebauliche Objekte

Die FinV fordert, dass die Regel, wonach der Staat die von ihm geforderten Objekte unterhält, gestrichen wird, da sie nicht sinnvoll sei: Nur weil sich der Staat finanziell an einem Werk oder einer Anlage beteiligt, bedeute dies nicht, dass er de facto einen Teil der Unterhaltskosten übernehmen müsse. Die Argumentation sei nicht stichhaltig.

Art. 121 Wanderwege

Val-de-Charmey schlägt vor, dass der Staat einen Beitrag an den Unterhalt der Wanderwege von kantonaler oder nationaler Bedeutung leistet (in Form einer Pauschale pro Wegkilometer).

Vallon weist darauf hin, dass die Strasse, die das Dorf Vallon mit dem Dorf Gletterens verbindet, zur öffentlichen Sache der Gemeinde Vallon gehört, und fragt, ob diese wichtige Achse zum Seeufer (mit 2 Campingplätzen und 2 Häfen) vom Staat instand gehalten werden könnte, ebenso der Weg, der Saint-Aubin mit Delley-Portalban verbindet.

Art. 123 Kantonale Rad- und Fusswege

Die FinV sieht keinen Grund dafür, dass sich der Staat an den Kosten für den Unterhalt innerorts beteiligt. In Anbetracht der grossen finanziellen Ungleichgewichte, die durch den Gesetzesentwurf verursacht werden, wäre es angebracht, dass die Gemeinden die Unterhaltskosten übernehmen.

4.5.3.3 Grundsätze

Art. 125 Unterhaltskosten

Die Stadt Freiburg wünscht, dass die Unterhaltskosten zu Lasten des Eigentümers gehen, sofern nichts anderes vereinbart wurde (unter Vorbehalt von Art. 98).

Die ILFD bittet um eine Klarstellung in der Botschaft, dass die Gemeinden auch andere Modalitäten vorsehen können, und zwar durch ein Gemeindereglement (und nicht nur durch einen verwaltungsrechtlichen Vertrag).

Art. 130 Unterhaltsstandard – Winterdienst

Die Grünen fordern, dass «insbesondere die Trottoirs und Radstreifen» hinzugefügt wird, weil nicht ausreichend klar sei, dass diese Infrastrukturen ebenfalls betroffen sind.

Der VCS fordert, dass die Routen des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität beim Unterhalt Vorrang erhalten.

Art. 131 Unterhaltsstandard – Beleuchtung

Dark Sky fordert, dass in Absatz 2 ein zweiter Satz hinzugefügt wird, der wie folgt lautet: «Sie ist so zu gestalten und anzulegen, dass die Auswirkungen auf die Fauna begrenzt werden und die natürliche nächtliche Landschaft nach Möglichkeit bevorzugt wird.»

Dark Sky ist der Meinung, dass die Verpflichtung zur Anschaffung einer regulierbaren Beleuchtungsanlage ausdrücklich in das Gesetz und nicht in den erläuternden Bericht aufgenommen werden sollte.

Die SP schlägt vor, in Absatz 3 «zu wenig frequentierten Zeiten» zu streichen.

Die SJD hält Absatz 3 im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für problematisch, wenn er falsch angewendet wird. Sie zieht den Grundsatz «Besser beleuchten mit weniger Energie» vor.

Das AfU möchte, dass in der Botschaft eine «zielgerichtete» Beleuchtung gefordert wird.

4.5.4 Benützung

Art. 132 Gemeingebrauch

Die Grünen möchten wissen, ob mit diesem Artikel im Perimeter von Grossfreiburg Mobility-Pricing-Projekte getestet werden können.

Art. 133 ff. Werkleitungen

Der FGV möchte, dass in Artikel 133 Abs. 1 klargestellt wird, dass Werkleitungen Teil der städtebaulichen Infrastruktur sind, für die der Kanton verantwortlich ist.

Der FGV ist der Ansicht, dass die Regel in Artikel 133 Abs. 2, wonach Werkleitungen möglichst ausserhalb der Fahrbahn zu verlegen sind, der Praxis und jeglicher Logik zuwiderläuft. Stattdessen sollen die Werkleitungen in der Fahrbahn verlegt werden.

Auch Murten möchte nicht, dass die Werkleitungen ausserhalb der Fahrbahn verlegt werden, um den Verlust von wertvollem Bauland zu vermeiden. Villars-sur-Glâne ist derselben Meinung.

Die Stadt Freiburg ist der Ansicht, dass es in städtischen Gebieten schwierig ist, Werkleitungen ausserhalb der Fahrbahn zu verlegen. Da die Bereitstellung der öffentlichen Sache zugunsten von privaten Unternehmen für die Verlegung von Leitungen (Fernwärme, Strom, Telefon usw.) fast unvermeidlich ist, fragt sie, ob eine einfache Bewilligung zum Gebrauch der öffentlichen Sachen ausreicht oder ob eine Konzession nach dem Gesetz über die öffentlichen Sachen erforderlich ist, was die Meinung der Wettbewerbskommission zu sein scheint, die diese Frage derzeit unter dem Blickwinkel des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt analysiert.

Der FGV ist der Ansicht, dass Artikel 134 für Strassen in Agglomerationen nicht sinnvoll ist. Was die Kantons- und Gemeindestrassen betrifft, so verfüge jede öffentliche Hand über Trink- und Abwasserleitungen, weshalb sich die Frage stelle, ob es sinnvoll ist, die Kosten zwischen Kanton und Gemeinden gegenseitig zu verrechnen.

Art. 135 Parkplätze

Schmiten möchte, dass geklärt wird, was unter Einfluss auf den Verkehr zu verstehen ist, da theoretisch alle Parkplätze einen Einfluss auf den Verkehr haben.

Der ASTAG fordert, dass der Bedarf Ruheplätze für Chauffeure und an Parkplätzen für Lieferungen sowie für Reisebusse in touristischen Gebieten berücksichtigt wird.

Die Mitte Links-CSP fordert, dass die Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffnormen in Absatz 2 als Anforderung für Parkierungskonzepte aufgenommen wird.

Die Agglo schlägt eine Bestimmung über Parkleitsysteme vor.

Das MobA stellt fest, dass sich Absatz 2 auf das Parkraumkonzept bezieht. Nach dem RPBR sei dies jedoch nicht für alle Gemeinden verpflichtend. Das Amt ist daher der Meinung, dass dieser Hinweis gestrichen werden sollte, zumal eine Gemeinde, die Massnahmen über Parkplätze ergreifen will, nicht unbedingt ein Parkierungskonzept erstellen muss. Ausserdem mache diese Bedingung das Verfahren komplexer.

Art. 136 Verlassene Fahrzeuge

Die Stadt Freiburg ist der Ansicht, dass die in Absatz 1 vorgesehene Regelung nicht auf den öffentlichen Raum angewendet werden kann, der durch das Bundesrecht (SVG, SSV, OBG) geregelt ist, da diese die Räumung von Fahrzeugen während der Parkstunden regeln würden. Sie stellt fest, dass in der Praxis eine Entscheidung des AfU, ein Gutachten des ASS (Bestimmung des Fahrzeugwerts) oder die Unterzeichnung einer Güterabtretung es ermöglichen würden, die langwierigen Verfahren vor dem Richter und die Veröffentlichung im Amtsblatt zu vermeiden.

Art. 138 Unsachgemässe Nutzung – Aussergewöhnliche Abnutzung

Die TPF verlangen, dass die durch die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs verursachte Abnutzung vom Besteller des öffentlichen Verkehrsangebots getragen wird, so wie dies bei Baustellen der Fall ist.

Art. 140 Beschränkung des Eigentums – Schutz des Verkehrs

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter wünschen eine Änderung von Absatz 3, um klarzustellen, dass die Einleitung eines Enteignungsverfahrens nicht systematisch erfolgt, sondern Ultima Ratio darstellt.

Art. 141 Beschränkung des Eigentums – Temporäre Verkehrsmassnahmen

Die Stadt Freiburg hat signalisiert, dass sie ihre Zuständigkeit für temporäre Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit Baustellen und Veranstaltungen beibehalten will.

4.5.5 Angrenzende Grundstücke

4.5.5.1 Grundsatz

Art. 142 Allgemein

Der TCS schlägt vor, den letzten Satz von Absatz 2 zu streichen.

Art. 143 Änderung am Gelände

Der FGV ist der Ansicht, dass in der französischen Version die gleichzeitige Verwendung der Begriffe «infrastructure» und «itinéraire» verwirrend sei.

Art. 144 und 145 Wasserabfluss

Villars-sur-Glâne beklagt die fehlende Gegenseitigkeit zwischen dem Wasser, das auf natürliche Weise auf die Mobilitätsroute gelangt (Art. 144), und dem Wasser, das auf die tiefer gelegenen Grundstücke fliesst (Art. 145).

Villars-sur-Glâne ist der Ansicht, dass die Kanalisationen, die integraler Bestandteil des Entwässerungssystems sind, in gleicher Weise wie die «Rinnen, Sickergräben oder Durchlässe» erwähnt werden sollten (Art. 145 Abs. 1). Das AfU fordert folgende Ergänzung dieses Absatzes: «Die Ableitung nach den rechtlichen Vorgaben bleibt vorbehalten.»

Villars-sur-Glâne fragt, wer eigentlich für die Ableitung durch das tiefer gelegene Grundstück bezahlt, sieht die Gemeinde doch einen Widerspruch zwischen dem Wortlaut von Artikel 145 Abs. 2 und dem erläuternden Bericht. Sie würde es aus Gründen der Fairness vorziehen, dass die Infrastruktur, die das Abwasser aufgrund ihres Belags erzeugt, die Kosten für dessen Ableitung und Behandlung trägt.

Das AfU bittet darum, am Ende von Artikel 145 Abs. 3 «soweit sie im GEP vorgesehen sind» hinzuzufügen.

Der FGV ist der Ansicht, dass Artikel 145 Abs. 4 eine Reziprozität verlangt, da der Kanton Gebühren für Infrastrukturen erhebt, die er für eine kommunale Zuständigkeit anpassen muss. Er schlägt daher vor, ihn wie folgt zu ändern: «Die Erhebung von Gebühren für die regulatorischen Aufgaben der Gemeinde bleibt vorbehalten.»

4.5.5.2 Abstand und Lichtraumprofil

Art. 147 ff. Strassenabstand

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer fordern die Streichung der Mindestabstände und der Sicht als einzige Bedingung, insbesondere, so Avry und der FGV, für Lebhäge über 90 cm oder in Ortschaften. Laut Murten sollte dies auch für Pflanzungen (Art. 148) und Mauern (Art. 149) in Bauzonen gelten.

Siviriez ist der Meinung, dass die Bauabstände auch für Privatstrassen gelten sollten, damit diese im Falle einer Übernahme durch die Gemeinde kein Problem darstellen.

Kerzers und Schmitten halten den Abstand zu Sammel- und Erschliessungsstrassen (9 m) für zu gross, vor allem im Hinblick auf die Verdichtung. Sie schlagen vor, in auf 7 oder 8 Meter zu reduzieren.

Murten ist der Ansicht, dass die neuen Abstände im Siedlungsgebiet im Vergleich zum alten Strassengesetz eine Verschärfung der Regeln darstellen, was dem Ziel der Verdichtung zuwiderläuft.

Murten fordert eine gute Koordinierung zwischen den Strassenabständen und den Baugrenzen.

Villars-sur-Glâne bedauert die übermässige Bedeutung, die der Sicht im Hinblick auf die Sicherheit des motorisierten Verkehrs beigemessen wird, obwohl ihre Verringerung zur Mässigung der Geschwindigkeit und damit zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer beiträgt.

Villars-sur-Glâne ist der Meinung, dass der motorisierte Verkehr nicht überall Vorrang haben sollte. Stattdessen müssten die Umstände berücksichtigt werden, insbesondere das durchquerte Gebiet (innerorts vs. ausserorts).

Aus Sicht des MobA ist nicht klar, welches die vorbehaltenen nachfolgenden Bestimmungen sind.

Das TBA fordert eine Überarbeitung dieses Artikels und die Aufnahme von Mindestabstandsregeln für Radstreifen.

Der FGV und der TCS sind der Meinung, dass es besser wäre, «frei von Pflanzungen» und nicht «angeschlagen» zu schreiben, da dieser Begriff einen Rodungsplan erfordere, der nicht auf alle Gemeindestrassen anwendbar sei.

Das TBA schlägt vor, einen Abstand für landwirtschaftliche Anpflanzungen vorzusehen (Art. 148) mit einer Maximalhöhe von 0,60 m und einer Klarstellung in Buchstabe c, dass, «wenn sie diese Höhe überschreiten, um ebenso viel zurückgesetzt werden müssen».

Der FGV stellt fest, dass in der französischen Version von Artikel 149 Abs. 3 zum ersten Mal neben den Gemeindestrassen auch Strassen im Gemeingebrauch genannt werden, und fragt sich, ob sie nicht immer in diese Kategorie fallen.

Die FDP fragt, ob es möglich ist, entlang einer Kantonsstrasse innerhalb einer Ortschaft, im nicht bebaubaren Bereich, d. h. innerhalb der Grenzlinie, Parkplätze einzurichten.

Die Stadt Freiburg weist darauf hin, dass Artikel 148 Abs. 1 Bst. c in der Praxis kaum je angewandt wird.

Art. 151 Strassenabstand – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

Misery-Courtion ist der Ansicht, dass Absatz 1 nichts bringt, zu kostspielig und viel zu spät anwendbar ist.

Der FGV würde es begrüßen, wenn in Absatz 1 «Bauabstände» anstelle von «Abstände zur Strasse» verwendet würde.

Der FGV ist der Ansicht, dass Absatz 2 in die Übergangsbestimmungen gehören.

Die Stadt Freiburg weist darauf hin, dass sie die Baugrenzen und Baulinien in ihrem Zonennutzungsplan festgelegt hat, wie es das StrG erlaubt, und nicht nur in den DBP oder für Sektoren mit geschlossener Bauweise. Sie möchte, dass diese Grenzen durch diesen Artikel nicht in Frage gestellt werden und dass die Möglichkeit erhalten bleibt, aus Gründen der Siedlungsentwicklung oder des Lärmschutzes vom kantonalen Recht abweichende Bauabstände zur Strasse festzulegen.

Das BRPA schlägt vor, die Bauabstände zur Strasse auf einem dem Zonennutzungsplan beigefügten Plan zu vermerken, um die Lesbarkeit zu verbessern. Darüber hinaus scheint es, dass eine solche Überprüfung erst bei einer Revision erfolgen würde; nach Lesart des BRPA ist Revision hier als Gesamtrevision zu verstehen.

Das BRPA weist auch darauf hin, dass ein Wechsel des Vorrangs eindeutig Auswirkungen auf die Planung der beiden grössten Gemeinden des Kantons und möglicherweise auf Grossprojekte (wie die Erweiterung der Universität im Sektor Thierryturm) hätte und dass ausserdem die Valtraloc-Projekte vorsehen, dass die Gemeinden von den Abständen zur Strasse abweichen können. Aus diesem Grund hält das Amt eine Klärung und gegebenenfalls eine Koordinierung für sinnvoll.

Das BRPA schlägt vor, die Zuständigkeit für Abweichungen zu klären, wenn trotzdem eine Baubewilligung erteilt werden muss. Schliesslich schlägt es vor, in Absatz 3 «oder in Anwendung mit den einschlägigen Vorschriften» hinzuzufügen.

Art. 153 Besitzstand – Pflanzungen

Der FGV hält den Begriff «plantations dignes de protection» für unpassend und bittet zudem um Klärung, welche Ersatzmassnahmen gemeint sind.

Die ILFD ist der Ansicht, dass der Absatz der geltenden Gesetzgebung widerspricht, die besagt, dass Gehölze ausserhalb des Waldareals nicht entfernt werden dürfen, wenn sie sich ausserhalb der Bauzone befinden (Art. 22 NatG). Der Absatz müsse deshalb angepasst werden.

Die neue Regel in Absatz 1 und die durch Absatz 2 eingeführte Nuancierung hält die SP für sinnvoll.

Art. 154 Unterhalt

Der FGV ist der Ansicht, dass Hecken so beschnitten werden sollten, dass sie die öffentliche Sache in keiner Weise beeinträchtigen, und es daher angebracht sei, ein Reglement vorzusehen, das diesbezügliche Vorschriften enthalten kann.

Die ILFD begrüsst diesen Artikel und möchte wissen, ob er auch für Bäume im Wald («Pflanzen») gilt. Falls ja, wäre es schwierig, diese Bestimmung in Wäldern (insbesondere bei Wanderwegen) anzuwenden, da es kaum realistisch sei, die Kosten und die Verantwortung für den Unterhalt und die Sicherheit der Eigentümerin oder dem Eigentümer des Waldes zu übertragen.

Pro Natura fordert eine Ergänzung der Bestimmung, damit beim Unterhalt nicht nur der Umweltschutz, sondern auch der Schutz der Artenvielfalt beachtet wird.

Art. 155 Abweichungen

Die Region Sense ist der Ansicht, dass die Gewährung von Abweichungen vom Abstand in Einzelfällen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts die Ausnahme bleiben muss (und nicht die Regel sein darf); derzeit ist sie jedoch die Regel. Zumindest sollte «in Einzelfällen» gestrichen werden. Ein Recht auf eine Abweichung, wenn die Bedingungen erfüllt sind, oder eine Ausnahmeklausel würden eine einheitliche Anwendung des Rechts gewährleisten und das Verfahren vereinfachen. Damit würde die Gleichbehandlung der Gesuchstellerinnen und -steller erreicht, was heute nicht der Fall ist. Auch die Prüfung durch die zuständige Behörde würde erheblich vereinfacht, da sie nur noch zu prüfen bräuchte, ob Ablehnungsgründe vorliegen oder ob die Bedingung der aussergewöhnlichen Umstände erfüllt sind. Dies würde Rechtssicherheit sicherstellen, da die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller mit einer günstigen Behandlung seines Antrags rechnen könnte, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Region Sense fordert, dass der Anspruch auf rechtliches Gehör der Nachbarn (Abs. 1 Bst. a) gewährleistet wird, z. B. durch einen Verweis auf Artikel 148 ff. RPBG, wie dies in Artikel 119 StrG der Fall ist.

Misery-Courtion will nicht, dass die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer für die Anmerkung im Grundbuch bezahlt (Abs. 3).

Das Amt für Vermessung und Geomatik erinnert daran, dass es sich um eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung generell-abstrakter Art handelt, die Gegenstand von Ausnahmen sein kann. Es ist der Meinung, dass Geodaten erstellt und im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen veröffentlicht werden sollten. Damit könnten die Eintragung dieser Abstände in den ZNP (Art. 151) vermieden und eine Anmerkung im Grundbuch für die in diesem Artikel genannten Ausnahmen vorgesehen werden.

4.5.6 Private Zufahrten

Der FGV schlägt vor, eine Einmündung je Infrastrukturart (Auto-, Fuss- oder Veloverkehr) zu garantieren.

Das TBA schlägt vor, Absatz 2 wie folgt umzuformulieren: «Die Zahl der Anschlüsse ist auf das strikte Minimum beschränkt».

Grolley fordert, dass, wenn das Gesetz auf die VSS-Normen verweist, der freie Zugang zu diesen Normen sichergestellt wird.

Die Stadt Freiburg ist der Ansicht, dass die Entschädigung für eine neue Zufahrt (Abs. 4) aus Sicht der Erschliessung problematisch sein kann (Art. 1 bis 9 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Rauplanung [RPG; SR 700]). Es müsse sichergestellt werden, dass die Flächen immer als erschlossen gelten können.

Siviriez bittet darum, in der französischen Version «immeuble» durch «bien-fonds» zu ersetzen, da sie die Gefahr einer Verwechslung mit «bâtiment» sieht.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Allgemeines

Art. 158 Begriff

Das MobA beantragt, dass die Rufdienste zu den Ausnahmen nach Absatz 2 hinzugefügt werden.

5.2 Bestellerinnen und Besteller

Art. 160 Allgemeines

Das BAV fragt, warum der Bund nicht als Besteller aufgeführt ist.

Das BAV bittet um Klärung, was unter «Sicherstellung des Verkehrs» zu verstehen ist.

5.3 Bestellung von Verkehrsangeboten

Art. 162 Grundsatz

Der FGV bittet um eine Definition der Grundsätze für die Angebotsvereinbarung.

Die TPF fordern, dass die Grundsätze der Ausschreibung im Gesetz und nicht im Reglement verankert werden.

Die Agglo begrüsst, dass die Verfahren für die Bestellung und Erneuerung der öffentlichen Verkehrsangebote künftig im Reglement festgehalten sein werden.

Art. 163 Zielvereinbarung

Das BAV schlägt vor, hier auf die Bestimmungen des PBG zum RPV zu verweisen.

Die Mitte Links-CSP schlägt vor, einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut hinzuzufügen:
«Im Prinzip wählen die Besteller Unternehmen aus, die einen Gesamtarbeitsvertrag für das vom Angebot betroffene Personal anwenden.»

Das AfU fordert, dass Umweltziele (z. B. der Massnahmenplan Luftreinhaltung) in die Zielvereinbarung aufgenommen werden.

Der FGV möchte wissen, was mit den Verkehrsangeboten ist, die ausgeschrieben werden.

Die TPF sind der Ansicht, dass das in diesem Artikel vorgesehene Bonus-Malus-System nicht angemessen ist.

Die Agglo begrüsst, dass ausdrücklich die Möglichkeit geschaffen wird für den Abschluss von Zielvereinbarungen. Die Bestimmungen scheinen den in der Praxis auftretenden Bedürfnissen zu entsprechen.

Die NE schlägt vor, sowohl die Ziele der Umweltleistungen als auch die gesellschaftlichen Ziele hinzuzufügen, um dem Zweck des Gesetzes (nachhaltige Mobilität) zu entsprechen.

Art. 164 Bestellung von regionalem Personenverkehr

Die Grünen schlagen vor, in Absatz 2 «touristische Schifffahrtslinien und Abschnitte solcher Linien, Leistungen von internationalen Linien und Linien, die es ermöglichen, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen» hinzuzufügen.

Das BAV schlägt vor, die selbstständig vom Staat bestellten Linien des lokalen Verkehrs durch Linien von kantonalem Interesse zu ersetzen, wie es andere Kantone tun.

Nach Ansicht der SP soll der Staat auch Linien für den regionalen Personenverkehr selbstständig bestellen können, um die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen.

Das MobA weist auf die fehlenden Rechtsgrundlagen für die Finanzierung von nicht vom Bund anerkannten Regionallinien, touristischen Linien (zusammen mit den Gemeinden) und Eisenbahninfrastrukturen hin.

Das MobA schlägt vor, in Absatz 2 «als regionalen Personenverkehr» durch «in Anlehnung an den regionalen Personenverkehr» zu ersetzen und «auf eigenen Trassen» zu streichen. Ausserdem ist es der Meinung, dass dieser Artikel durch einen Absatz ergänzt werden sollte, der besagt, dass die Vorschriften, Modalitäten und die Finanzierung im Ausführungsreglement festgelegt werden. Es wäre auch angebracht zu erwähnen, dass die Gemeinden aufgefordert werden können, sich an der Finanzierung zu beteiligen.

Die FinV fordert, dass der Staatsrat das Angebot des regionalen Personenverkehrs bestellt.

Die FinV ist dagegen, dass der Staat in Analogie zum regionalen Personenverkehr Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassen selbstständig bestellen kann.

Die Agglo spricht sich gegen Absatz 2 aus. Sie hält diese Bestimmung für überflüssig, da der Grundsatz der gemeinsamen Bestellung von Leistungen in Artikel 165 vorgesehen ist.

Art. 165 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz

Die Agglo begrüsst das Prinzip der gemeinsamen Bestellung, das es ermöglichen wird, die enge Zusammenarbeit zu formalisieren. Sie bedauert jedoch, dass die in Absatz 3 genannten Bedingungen für die finanzielle Beteiligung im Gesetz nicht präzisiert sind.

Das MobA zöge ein selbstständiger Besteller einer gemeinsamen Bestellung vor.

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

Belfaux und der FGV sind gegen Artikel 166 Abs. 4, der es dem Staat erlaubt, selbst zur Bestellung des Angebots des lokalen Personenverkehrs zu schreiten. Der FGV fordert zudem die Streichung des Vorbehalts zugunsten von Artikel 174.

Die TPF möchten, dass der Staat, weil er die Angebote für den lokalen Personenverkehr finanziert, die Koordination mit dem Regionalverkehr sicherstellt, um maximale Synergien zu schaffen.

Das MobA möchte einen Zusatz, mit dem gesagt wird, dass das Ausführungsreglement die Kriterien für die Bestellung von lokalem Personenverkehr festlegt.

Die FinV ist gegen eine Beteiligung des Staats am lokalen Personenverkehr, der von einer Gemeinde bestellt wird (der Staat sollte sich nur an den von einem Regionalverbund bestellten Leistungen beteiligen).

Art. 167 Angebotsvereinbarung

Die NE schlägt vor, Anforderungen im Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung hinzuzufügen (Energieeffizienz der Fahrzeuge, Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen usw.).

Art. 168 Zuweisung des Ertragsüberschusses

Die Agglo ist dagegen, dass die Zuweisung vom Staatsrat beschlossen wird, wo sich doch die Gemeinden an den Abgeltungen für den lokalen Personenverkehr beteiligen.

Art. 169 Tarifverbunde

Die TPF schlagen vor, in Absatz 1 nach mehreren Zeilen «und/oder mehrere Transportunternehmen» hinzuzufügen.

Das MobA fordert die Streichung oder eine Umformulierung von Absatz 2. Das Amt ist nämlich der Meinung, dass die Schaffung neuer Tarifverbunde vermieden werden sollte, da dies das Tarifsysteem noch komplexer machen würde, was im Widerspruch zum Willen des Bundes stünde, der das System der Tarifverbunde vereinfachen oder ganz abschaffen und das System auf schweizerischer Ebene vereinheitlichen möchte.

5.4 Finanzierung

5.4.1 Grundsätze

Art. 170 Betriebsdefizite

Das BAV ist der Ansicht, dass sich das Konzept des «Betriebsdefizits» grundsätzlich auf die tatsächliche Rechnungslegung bezieht und nicht als allgemeiner Grundsatz geeignet ist, da es

nicht auf den RPV anwendbar ist. Um Unklarheiten zu vermeiden, solle dieser Begriff deshalb gestrichen werden.

Art. 171 Beteiligung Dritter

Espace.mobilité, Agy Est AG, Migros NF und Avry Centre AG beantragen die Streichung dieses Artikels, weil die Begriffe «mit grossem Verkehrsaufkommen» und «besondere Massnahmen» zu vage seien und weil es sich bei dieser Finanzierung um eine öffentliche und nicht um eine private Aufgabe handle.

Die TPF fragen, ob die Einnahmen dem Erzeuger oder dem Hauptbesteller der Linie in Rechnung gestellt werden sollen. Darüber hinaus schlagen sie vor, eine Bestimmung einzuführen, wonach die Verantwortlichen für Bauarbeiten oder die Organisatoren von Veranstaltungen die zusätzlichen Kosten tragen, die den Transportunternehmen entstehen (z. B. im Falle einer Umleitung oder des Einsatzes zusätzlicher Fahrzeuge).

Die Agglo möchte, dass die Vereinbarungen mit dem Verkehrserzeuger vom Besteller ausgehandelt werden.

Die SP begrüsst diesen neuen Gesetzesartikel. Sie fragt sich jedoch, wie die Mehrkosten einem Stadion in Rechnung gestellt werden können, in dem nur gelegentlich Veranstaltungen stattfinden.

Das AfU schlägt vor, auf die Massnahme T2 des Massnahmenplans Luftreinhaltung zu verweisen.

Art. 172 Voraussetzungen für Beiträge an die Transportunternehmen

Pro Natura fordert die Einführung einer Bedingung der Umweltfreundlichkeit für die Gewährung finanzieller Beiträge zugunsten von Transportunternehmen.

Die TPF schlagen vor, die Bedingung bezüglich Tarifsysteem in Absatz 1 zu streichen, weil dieses System auf brancheninternen Vereinbarungen und Konventionen beruht. Die Transportunternehmen unterliegen den Regeln der Tarifgestaltung der Branche (Allianz Swispass).

Die TPF schlagen vor, in Absatz 3 «die von ihm [dem Staat] vorgegebenen Buchhaltungsprinzipien» durch «die Buchhaltungsprinzipien gemäss der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV)» zu ersetzen, um Konflikte mit dem Bundesrecht zu vermeiden.

5.4.2 Abgeltungen für den Betrieb

5.4.2.1 Ordentliche Abgeltungen

Art. 173 Abs. 2 Betriebsabgeltung – Regionaler Personenverkehr

Der FGV hält die Einführung eines neuen interkommunalen Finanzausgleichs angesichts der verschiedenen Herausforderungen für unangemessen. Der regionale Personenverkehr ist noch nicht fertig ausgebaut. Er möchte, dass der Vorschlag des Lenkungsausschusses wieder aufgegriffen wird, d. h., dass der Staat 100 % des kantonalen Anteils am Personenverkehr (20 Millionen Franken) übernimmt. Diese Finanztransaktion muss im Zusammenhang mit der Aufgabenentflechtung zwischen Staat und Gemeinden (DETTEC) betrachtet werden. Bei Bedarf sollte der Mechanismus der Steuerverlagerung genutzt und durch ein Instrument für

eine regelmässige Evaluierung – allenfalls mit Korrektursystem – ergänzt werden. Damit werde die Transparenz sichergestellt.

Die Region Sense, Plaffeien und St. Silvester fordern, dass der Kanton den Gemeindeanteil am RPV nötigenfalls mit einer Steuerverlagerung übernimmt.

Rechthalten beantragt nach dem Vorbild des Kantons Bern eine Reduktion des Gemeindeanteils auf 35 %, weil die Gemeinden bei der Bestellung kein Mitspracherecht haben und nicht Mitbesteller sind.

Die FinV fordert, dass eine Erhöhung des Gemeindeanteils an den kantonalen Bahninfrastrukturfonds (derzeit 13,78 %) und an den regionalen Personenverkehr (45 %) erneut in Betracht gezogen wird.

Nach Ansicht der SP soll der Staat auch Linien für den regionalen Personenverkehr selbstständig bestellen können, um die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen.

Art. 173 Abs. 3 (Status quo oder Variante)

Im Fragebogen sprachen sich 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer für den Status quo und 11 für die Variante aus.

Avry stellt fest, dass der Regionalverkehr in erster Linie den Gemeinden in Randlage zugutekommt und dass die Variante für die urbanen Zentren günstiger ist, was fair erscheint.

Granges ist der Meinung, dass die vorgeschlagene Variante inakzeptabel ist. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Gemeinden mit einem begrenzten öffentlichen Verkehrsangebot würden unverhältnismässig stark an der Finanzierung urbaner Netze beteiligt, die sie möglicherweise nicht nutzen.

Für La Roche und Die Mitte scheint es wichtig, dass sich die derzeitigen Gewinner des Angebots für die Verbesserung des Angebots einsetzen, auch wenn sie nicht betroffen sind.

Die Grünen sind der Meinung, dass die derzeitige Situation nicht ideal ist, dass aber eine Änderung des Reglements die Berechnung vereinfachen sollte. Für unterversorgte Gemeinden wäre es ungerecht, die Variante allein aufgrund der Bevölkerungszahl zu wählen. Sie befürworten den Status quo.

Die Agglo spricht sich für die Variante aus. Sie weist darauf hin, dass die urbanen Gemeinden neben der finanziellen Belastung durch den Regionalverkehr bereits erhebliche Beträge für den städtischen Verkehr aufbringen.

Rechthalten ist strikt gegen die vorgeschlagene Berechnungsvariante für den Gemeindeanteil.

Das MobA ist der Meinung, dass die Verteilung des Gemeindeanteils in das Reglement aufgenommen werden sollte.

Für die FDP ist die vorgeschlagene Variante nicht akzeptabel. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Gemeinden mit einem begrenzten öffentlichen Verkehrsangebot würden unverhältnismässig stark an der Finanzierung urbaner Netze beteiligt, die sie möglicherweise nicht nutzen.

Die SP spricht sich für die Variante aus. Die Zuweisung nach der zivilrechtlichen Bevölkerung vereinfache die Kostenverteilung im Vergleich zur derzeitigen Situation. Zudem

zeige der Unterschied, den die Änderung für jede Gemeinde mit sich bringen würde, dass es in mehreren Teilen des Kantons Gemeinden gibt, die profitieren. Dies bedeute, dass das mancherorts recht grosse öffentliche Verkehrsangebot letztlich auch den umliegenden Gemeinden zugutekommt.

Art. 174 Betriebsabgeltung – Lokaler Personenverkehr

Die Agglo, die PS und das MobA fordern eine Aufrundung der Beteiligung des Staates auf 60 %. Dies entspricht der Situation vor den Struktur- und Sparmassnahmen (2016).

Die SP fordert, dass die derzeit in Artikel 13 des Ausführungsreglements zum Verkehrsgesetz enthaltenen Kriterien in den Gesetzentwurf aufgenommen werden.

Das MobA ist der Ansicht, dass die Beteiligung des Staates am Lokalverkehr an Leitprinzipien geknüpft sein sollte, die von den betroffenen Agglomerationen und Gemeinden festzulegen sind.

5.4.2.2 Ausserordentliche Abgeltungen

Art. 175 Neue Linien und Leistungen

Die FinV lehnt die Ausweitung der finanziellen Beteiligung auf Versuchslinien oder -dienste ab und fordert, dass die Leistungskriterien vom Staatsrat und nicht von der Direktion festgelegt werden.

Die SP spricht sich für eine Ausweitung des Subventionsrahmens aus. Die Erfahrung zeige, dass es wichtig ist, schon bei der Einweihung gewisser Einrichtungen eine voll funktionsfähige öffentliche Verkehrslinie zu haben, damit möglichst viele Menschen von Beginn weg die richtigen Gewohnheiten annehmen.

Die Agglo begrüsst die Verlängerung der Versuchsperiode. Es sei jedoch schwierig zu wissen, was der maximale Beitragssatz von 55 % (statt 30 %) für den städtischen Verkehr bedeutet. Die Agglo fordert die Beibehaltung des Satzes von 57,5 % für städtische Verkehrslinien.

Art. 176 Pilotprojekte

Die HIKF fordert eine Klarstellung, dass die Bestimmung auch für Privatunternehmen gilt.

Die Agglo begrüsst diese Bestimmung.

Art. 178 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

Siehe Bemerkungen in Kapitel 2.1.5.

5.4.2.3 Investitionshilfe

Art. 179

Die TPF schlagen vor, in Buchstabe c «zweckmässiges Transportmittel» durch «zweckmässiges oder umweltfreundlicheres Transportmittel» zu ersetzen, um die Dekarbonisierung zu ermöglichen.

Die Agglo bittet darum, den Kreis der potenziellen Begünstigten dieser Investitionshilfen weiter zu fassen.

Das MobA fordert die Aufnahme von «multimodalen Mobilitätsplattformen» (neuer Buchstabe).

Die NE schlägt vor, «ressourceneffizienter» hinzuzufügen.

6 Personentransport mit Taxi und Limousinen

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer fordern, dass bestimmte Bestimmungen dieses Abschnitts in das Reglement aufgenommen und aus dem Gesetz gestrichen werden.

La Roche und Die Mitte sind der Ansicht, dass die Bestimmungen dieses Abschnitts in das Gesetz über die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt aufgenommen werden sollten.

Die Agglo begrüsst die Einführung eines Rechtsrahmens in diesem Bereich.

Die ÖDSB fordert die Aufnahme von Bestimmungen über die Datenbearbeitung, das Informationssystem, die Modalitäten der Datenbearbeitung und das Abrufverfahren, insbesondere wegen der Taxi- und Limousinenausweise, der Verpflichtung zur Anbringung entsprechender Plaketten auf Fahrzeugen mit Fahrerinnen und Fahrern und der Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenbuchs bei Fehlen eines Fahrtenschreibers (auf Papier und/oder elektronisch).

Über wehrt sich gegen eine Regulierung der Limousinen mit dem Argument, dass die professionelle Personenbeförderung auf Bundesebene ausreichend geregelt sei und die Kantone Luzern und Basel-Landschaft, die Limousinen nicht reguliert haben, keine Probleme hätten.

Art. 180 Bewilligungspflicht – Grundsatz

Die Mitte ist der Ansicht, dass die Bewilligungen an das Fahrzeug und nicht an die Fahrerin oder den Fahrer gebunden sein sollten, da die Fahrzeuge langfristig autonom sein werden.

Die SJD ist der Auffassung, dass zusätzliche Anforderungen im Rahmen bestehender Gemeindereglemente vorbehalten bleiben sollten.

Art. 181 Bewilligungspflicht – Ausnahmen

Der ASTAG fordert, dass auch die berufsmässige Beförderung von Personen mit Behinderungen einer Bewilligungspflicht unterstellt wird.

Die Agglo und das MobA fordern, dass ein künftiger öffentlicher Verkehr auf Abruf (ohne feste Route oder Fahrplan) ebenfalls zu den Ausnahmen gezählt wird.

Art. 182 Bewilligungen – Taxiausweis

Über hält fest, dass es laut Bundesgesetz über den Binnenmarkt und Empfehlungen der Eidgenössischen Wettbewerbskommission Dienstleister möglich ist, auf Bestellung hin eine Kundin oder einen Kunden in einer anderen Gemeinde oder einem anderen Kanton abzuholen. Das Unternehmen fordert daher die Einführung eines Artikels nach dem Vorbild von Artikel 13 des Genfer Taxigesetzes (SVTC).

Art. 185 Bewilligungen – Limousinenbewilligung

Die HIKF spricht sich gegen die Gebühr für Limousinenfahrerinnen und -fahrer aus, da sie darin ein Hindernis für den Eintritt in diesen margenschwachen Markt sieht. Sollte diese Gebühr beibehalten werden, fordert die HIKF, dass ihre Höhe im Gesetz verankert wird. Weiter ist sie der Ansicht, dass Taxis, die eine Gemeindeabgabe für den Gebrauch der öffentlichen Sachen zahlen, von der Gebühr befreit werden sollten.

Über fordert, dass den Fahrerinnen und Fahrern die Möglichkeit gegeben wird, sich einfach und unbürokratisch auf neuen Plattformen anzumelden. Zudem solle die Gebühr für die Plakette nicht eine unnötige zusätzliche finanzielle Hürde für die Unternehmerinnen und Unternehmer darstellen.

Art. 186 Bewilligungen – Vermittlungsbewilligung

Über bittet darum, die Modalitäten der Fahrtenvermittlung zu klären.

Art. 188 Betriebsvorschriften – Fahrtenbuch

Die HIKF ist der Ansicht, dass es unverhältnismässig ist, ein Fahrtenbuch in Papierform zu verlangen, wenn alle Plattformen Daten elektronisch erfassen; elektronische Fahrtenbücher sollten die Regel sein. Über hält fest, dass alle seine Fahrerinnen und Fahrer einen Fahrtenschreiber benutzen. Wenn sie ausnahmsweise ein Fahrtenbuch verwenden müssen, sollten auch elektronische Lösungen erlaubt sein.

Art. 189 Betriebsvorschriften – Tarife

Aus Sicht von Über ist es entscheidend, dass die Kundinnen und Kunden informierte Entscheide fällen können. Ob sie ihren Entscheid basierend auf der Preisanzeige in einer App oder einer physischen Anzeige auf einem Schild oder einem Auto treffen, sei dabei unerheblich. Sollte eine vorgängige Preisbekanntgabe nicht möglich sein, kann auf zeit- und distanzbasierte Tarife verwiesen werden, welche im Auto gut sichtbar angebracht sein können.

Art. 190 Pflichten bei der Vermittlung von Fahraufträgen

Laut HIKF ist die Verpflichtung, ein Register der vermittelten Fahrerinnen und Fahrer zu führen, überflüssig, wenn alles aufgezeichnet wird, und schlägt daher die Streichung von Absatz 2 vor. Über stimmt dem zu, weil die Erhebung umfangreicher Daten durch ein klar umschriebenes öffentliches Interesse legitimiert sein müsse.

Nach Ansicht von Über sollten Sozialversicherungsvorschriften nicht Teil eines kantonalen Spezialgesetzes sein, weil das Sozialversicherungswesen auf Bundesebene abschliessend geregelt sei. Die Erfahrung im Kanton Waadt zeige, dass sich eine entsprechende kantonale Regelung negativ auf die betroffenen Fahrerinnen und Fahrer auswirkt. So möchten Fahrerinnen und Fahrer, die die Uber-Plattform nutzen, sich als Selbstständige bei ihrer kantonalen Ausgleichskasse registrieren, da sie die damit verbundene Flexibilität schätzen. Aufgrund der aktuell noch nicht geklärten Rechtslage in Bezug auf den sozialversicherungsrechtlichen Status von Plattformnutzenden, bleibe ihnen eine solche Anmeldung aber verwehrt. Als Folge davon erhielten sie gemäss kantonalem Gesetz auch keine Chauffeur-Lizenz.

Art. 193 Zuständigkeit (zwei Varianten)

Im Fragebogen sprachen sich 7 Teilnehmerinnen und Teilnehmer für eine kommunale und 25 für eine kantonale Zuständigkeit aus.

Die Mitte spricht sich für eine kommunale Zuständigkeit aus, da diese Massnahme Elemente der Rauplanung und der lokalen Organisation erfordert.

Bulle, Freiburg und die SP sprechen sich für eine kantonale Zuständigkeit aus.

Der FGV spricht sich für eine kommunale Zuständigkeit aus.

Die SJD ist der Meinung, dass die kantonale Zuständigkeit die Einfachheit des Bewilligungsverfahrens und damit die Erreichung der gesetzten Ziele gewährleistet. So erscheine es unwahrscheinlich, dass Fahrerinnen und Fahrer, deren Tätigkeit derzeit schwer zu kontrollieren ist, von jeder Gemeinde eine Bewilligung einholen werden.

7 Rechtsmittel

Art. 194

Die Oberamtännerkonferenz spricht sich dagegen aus, dass die Beschwerdemöglichkeit an die Direktion statt, wie sonst üblich, an das Oberamt vorgesehen ist, und weist darauf hin, dass die blossе Tatsache, dass es sich um einen technischen Bereich handelt, kein ausreichender Grund für eine Ausnahme sei, da alle Bereiche technisch seien.

Auch die Region Sense ist der Ansicht, dass der Oberamtann die Berufungsbehörde bleiben sollte.

8 Übergangsbestimmungen

Misery-Courtion fordert eine lange Übergangszeit für die Anpassung der zahlreichen Gemeindevorschriften (OP, GBR, Polizeivorschriften).

Art. 195 Plan des Kantonsstrassennetzes

La Roche und die Mitte sind der Meinung, dass eine Übergangsregelung eingeführt werden sollte, um den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, zumindest bei bedeutenden Änderungen der Einteilung von Strassen finanzielle Vorbereitungen zu treffen.

Lully fragt, ob sich eine Gemeinde gegen die Änderung der Einteilung einer Strasse wehren kann.

Nach Ansicht von Val-de-Charmey enthält dieser Plan einen Fehler: Die Strasse Gruyères–Moleson–Village ist eine «route cantonale à conserver» und nicht, wie im Plan angegeben, eine «route secondaire inchangée».

Nach Meinung der SVP muss der Plan Gegenstand eines Vernehmlassungsverfahrens sein.

Mehrere Gemeinden beantragen eine Änderung der Einteilung der Strassen in Bezug auf den gemäss Artikel 195 erstellten und dem erläuternden Bericht beigefügten Plan.

- > Givisiez fordert, dass die Route de la Chassotte als Kantonsstrasse eingeteilt wird, da sie Freiburg mit der A12 verbindet und deshalb viel Durchgangsverkehr hat.

- > Lully und Les Montet sind dagegen, dass die Strasse, die Montet mit Musillens und Musillens-Châbles verbindet, als Gemeindestrasse eingeteilt wird, und bestreiten das Argument der geringen Verkehrsbelastung, das für diese Änderung angeführt wird.
- > Montagny beantragt, dass der Kanton die Gemeindestrasse Cousset–Montagny-les-Monts–Grandsivaz sowie die Routen der sanften Mobilität zwischen den Dörfern Cousset und Montagny-la-Ville entlang der Kantonsstrasse übernimmt.
- > Grangettes, Massonnens, Villaz und Le Châtelard schätzen es, dass die historisch fehlende kantonale Verbindung zwischen dem Norden des Glanebezirks und dem Norden der Agglomeration Bulle nun durch die Kantonalisierung der Strasse Sorens–Le Châtelard–Grangettes korrigiert wurde. Sie würden jedoch einen Anschluss an Massonnens/Fuyens/Villaz-Saint-Pierre dem Anschluss an Villariaz/Vuisternens-devant-Romont vorziehen.
- > Die Region Sense, Tentlingen, Giffers, Plaffeien und Rechthalten wollen, dass die Strasse nach St. Silvester im Kantonsstrassennetz verbleibt, weil für sämtliche Gemeinden eine Anbindung an das Kantonalstrassennetz gewährleistet sein müsse. Das Gleiche gelte für die Strasse zwischen Düdingen und Freiburg, weil es sich um die einzige direkte Strassenverbindung mit der Stadt Freiburg abseits der Nationalstrasse handle und dieser Strassenabschnitt ein hohes Verkehrsaufkommen aufweise.
- > Düdingen ist nicht einverstanden mit der Herabstufung der heutigen Kantonsstrasse St. Wolfgang–Düdingen zu einer Gemeindestrasse, betrage das Verkehrsaufkommen auf diesem Strassenabschnitt doch 2500 Fahrzeuge pro Tag. Zudem handle es sich bei diesem Abschnitt um die einzige Strassenverbindung zwischen Düdingen und der Stadt Freiburg abseits des Nationalstrassennetzes.
- > Kerzers will nicht, dass die Bernstrasse, die Vordere Gasse und die Gerbegasse an den Kanton übertragen werden, weil es seine Autonomie in diesem Bereich behalten will.
- > Die FDP ist überrascht, dass die Strasse Attalens–Granges in dem vorgeschlagenen Plan zu einer Gemeindestrasse herabgestuft wurde.

Schlussbestimmungen

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

Die Agglo stellt die Übernahme von Artikel 4 AggG in Artikel 113 des Vorentwurfs in Frage, weil der Anwendungsbereich der Agglomerationsprogramme nicht auf die Mobilität beschränkt sei.

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

Art. 34 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (neu), **Abs. 3** (neu), **Abs. 4** (neu)

Die ILFD versteht nicht, warum das Schicksal aller als herrenlos eingetragenen Sachen und derjenigen, an denen das Eigentum aufgegeben wurde, geändert wird.

Die Grundbuchverwalterinnen und -verwalter weisen im Hinblick auf den neuen Absatz 2 darauf hin, dass sie die Gemeinden bereits mittels automatisierter Mitteilungen über alle

Änderungen am Eigentum in ihrem Gebiet informieren (vgl. Art. 62 Abs. 2 Bst. e ARGBG) und halten diese zusätzliche Mitteilung daher für überflüssig.

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

Art. 16b (neu)

Graines d'avenir bittet darum, den Zusatz «soweit möglich» zu streichen, um die Eltern zu ermutigen, ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule zu fahren.

Das TBA fordert die Hinzufügung eines Absatzes 2 mit dem Wortlaut: «Die Organisation des Schülertransports berücksichtigt die Kapazität der bestehenden Infrastrukturen».

Art. 16c (neu)

Die EKSD stellt fest, dass der in Absatz 1 verwendete Begriff der Schulwege, die eine übermässige Gefahr bergen, nicht mit dem Artikel 14 RSchG übereinstimmt, in welchem vom Weg, der für den Fussgängerverkehr besonders gefährlich ist, die Rede ist. Sie ist der Meinung, dass eine Vereinheitlichung notwendig ist, damit für die Gemeinden Klarheit herrscht.

Die EKSD schlägt vor, die Beziehung zwischen Absatz 2 und Artikel 17 zu klären, indem hinzugefügt wird, dass die Gemeinden im Falle einer übermässigen Gefahr entweder Massnahmen ergreifen oder den Schülertransport organisieren.

Die EKSD erklärt in Bezug auf Absatz 3, dass die Gemeinden eine finanzielle Unterstützung vom Staat für die Umsetzung von Schulmobilitätsplänen wollen, weil die Lehrkräfte zum Staatspersonal gehören.

Gesetz vom 4. Februar 1972 über die öffentlichen Sachen (ÖSG; SGF 750.1)

Die Stadt Freiburg ist der Ansicht, dass das ÖSG vollständig revidiert werden sollte.

Gesetz vom 23. Februar 1984 über die Enteignung (EntG; SGF 76.1)

Die Stadt Freiburg ist der Auffassung, dass das Verfahren für die Entschädigungsgesuche von Nachbarn wegen Immissionen durch Netzausbauarbeiten ohne Landabtretung und/oder durch Unterhaltsarbeiten im Gesetz über die Enteignung präzisiert werden sollte.

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

Die SJD bedauert, dass letztlich keine Bestimmung eingeführt wird, die als Rechtsgrundlage für den Beschluss über die Verkehrserziehung in der Schule dienen kann.

Art. 5 (zwei Varianten)

Im Fragebogen sprachen sich 26 Teilnehmerinnen und Teilnehmer für eine kantonale Zuständigkeit mit der Möglichkeit der Delegation an die Gemeinden (Variante 1) und 8 für eine Zuständigkeit gemäss Strasseneigentümer (Variante 2) aus.

Der FGV bevorzugt die Variante 1.

Die Stadt Freiburg gibt an, dass sie beide Varianten akzeptieren kann, allerdings mit den folgenden Änderungen:

- > Bei der Variante 1 fordert sie eine Ausweitung der derzeitigen Zuständigkeitsübertragung auf die Festlegung der Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindestrassen und Privatstrassen im Gemeingebrauch. Die Höchstgeschwindigkeiten auf den Kantonsstrassen blieben hingegen in der Zuständigkeit des Kantons.
- > Für die Variante 2 fordert sie die Abschaffung der Pflicht für Gemeinden mit technischem Dienst, vorgängig beim TBA und der Kantonspolizei ein Gutachten einzuholen. Sie ist der Ansicht, dass es auch für Gemeinden mit einem technischen Dienst möglich sein sollte, auf bestimmten Abschnitten von Kantonsstrassen von einer spezifischen Delegation zu profitieren, mit Ausnahme der Höchstgeschwindigkeiten – so wie dies derzeit der Fall ist.

Die SJD befürwortet die Variante 1, weil sie eine insgesamt einheitliche Anwendung der Signalisationsgesetzgebung und damit die Sicherheit gewährleistet und weil die Anwendung des Strassenverkehrsrechts spezifische Kenntnisse erfordert, über die die Gemeinden nicht unbedingt verfügen.

Die SP spricht sich für Variante 2 aus, da die Gemeinde in diesen Fällen näher dran ist und somit bessere Entscheide fällen kann. Ausserdem schlägt sie vor, einzig ein Gutachten von der Gemeindepolizei zu verlangen und die Direktion als Beschwerdeinstanz einzusetzen.

Art. 7

Die SJD stellt fest, dass dieser Artikel einen fehlerhaften Verweis auf Artikel 3 Abs. 2 bis 4 SVG enthält. Um die gegenwärtigen Befugnisse der Kantonspolizei besser widerzuspiegeln, schlägt sie vor, ihn wie folgt zu ändern: «Sie erlässt die zeitlich beschränkten Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Abs. 6 über Verbot, Einschränkung oder Regelung des Strassenverkehrs bei der Ausführung von Arbeiten auf den öffentlichen Strassen, bei Veranstaltungen oder bei anderen Ereignissen, die die Mobilität vorübergehend beeinträchtigen. (...)».

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

Das AfU möchte im Gesetz festgehalten haben, wer im Zusammenhang mit der konzessionierten Schifffahrt für die Aufsicht der Arbeiten und die Finanzierung zuständig ist.

Gesetz vom 2. März 1999 über den Wald und den Schutz vor Naturereignissen (WSG; SGF 921.1)

Art. 30 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (neu)

Die ILFD ist der Ansicht, dass die Umformulierung dieses Artikels nicht zielführend ist. Die Formulierung «Strassen und befahrbare Wege» ermögliche ein besseres Verständnis dafür, wo es möglich ist, im Wald zu fahren und wo nicht (d. h. wo ein Auto passieren könnte). Zu den besonders gekennzeichneten Strecken gehörten alle vom WNA bestimmten Strecken (Art. 31 WSG), unabhängig davon, ob es sich um Routen für die sanfte Mobilität handelt. Diese sind daher darin enthalten.

Pro Velo schlägt vor, diesen Artikel wie folgt umzuformulieren: «In Wildruhezonen und Wildtierschutzgebieten im Wald ist es abseits der dafür bestimmten Routen für die sanfte Mobilität verboten, Rad zu fahren oder zu reiten.»

Equiva und die FVPS bestehen darauf, dass das Reiten auf befahrbaren Wegen und Strassen im Wald weiterhin erlaubt sein soll.

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

Der FTV macht sich Sorgen betreffend die Koordination zwischen der laufenden Totalrevision des Gesetzes über den Tourismus und dem Entwurf des Mobilitätsgesetzes. Ausserdem sollten seiner Meinung nach das derzeitige Kapitel «Die offiziellen Freizeitwegnetze» und die allgemeinen Bestimmungen des TG, die dem FTV verschiedene staatliche Aufgaben in diesem Bereich zuweisen, nicht vollständig aufgehoben werden. Seiner Meinung nach sollten die Artikel, in denen die dem FTV vom Staat übertragenen Aufgaben aufgeführt sind, im TG beibehalten werden, zumal sie im Gesetzentwurf erwähnt werden. Einige der Artikel des Kapitels «Die offiziellen Freizeitwegnetze» könnten in den Gesetzentwurf aufgenommen werden (Definition usw.), um die Reziprozität sicherzustellen. Schliesslich stellt er fest, dass der Begriff des staatlichen Auftrags und die damit verbundene Finanzierung im Entwurf fehlen; diese wichtige Erwähnung sollte entweder im Gesetz über den Tourismus oder in einem Ausführungsreglement zu finden sein.

Referendumsklausel

Die FinV besteht auf die Unterstellung des Entwurfs unter das obligatorische Finanzreferendum; denn aus ihrer Sicht sind alle Kosten, die sich aus der neuen Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden ergeben, «neue Kosten», die bei der Berechnung der Schwelle für dieses Referendum berücksichtigt werden müssen.

3 Liste der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer

3.1 Gemeinden

Avry	Gemeinde Avry
Bas-Intyamon	Gemeinde Bas-Intyamon
Belfaux	Gemeinde Belfaux
Bouloz	Gemeinde Bouloz
Broc	Gemeinde Broc
Bulle	Ville de Bulle
Cugy	Gemeinde Cugy
Galmiz	Gemeinde Galmiz
Giffers	Gemeinde Giffers
Givisiez	Gemeinde Givisiez
Grandvillard	Gemeinde Grandvillard
Granges	Gemeinde Granges
Granges-Paccot	Gemeinde Granges-Paccot
Grangettes, Massonnens, Villaz und Le Châtelard	Gemeinden Grangettes, Massonnens, Villaz und Le Châtelard

Grolley	Gemeinde Grolley
Düdingen	Gemeinde Düdingen
Kerzers	Gemeinde Kerzers
La Roche	Gemeinde La Roche
Les Montets	Gemeinde Montets
Lully	Gemeinde Lully
Misery-Courtion	Gemeinde Misery-Courtion
Montagny	Gemeinde Montagny
Mont-Vully	Gemeinde Mont-Vully
Murten	Gemeinde Murten
Nuvilly	Gemeinde Nuvilly
Plaffeien	Gemeinde Plaffeien
Prez	Gemeinde Prez
Rechthalten	Gemeinde Rechthalten
Remaufens	Gemeinde Remaufens
Riaz	Gemeinde Riaz
Romont	Gemeinde Romont
Sales	Gemeinde Sales
Schmitten	Gemeinde Schmitten
Siviriez	Gemeinde Siviriez
St. Silvester	Gemeinde St. Silvester
Tentlingen	Gemeinde Tentlingen
Ulmiz	Gemeinde Ulmiz
Val-de-Charmey	Gemeinde Val-de-Charmey
Villarsel-sur-Marly	Gemeinde Villarsel-sur-Marly
Villars-sur-Glâne	Gemeinde Villars-sur-Glâne
Stadt Freiburg	Stadt Freiburg
Vuadens	Gemeinde Vuadens
Wünnewil-Flamatt	Gemeinde Wünnewil-Flamatt

3.2 Regionalverbände

FGV	Freiburger Gemeindeverband
-----	----------------------------

Agglo	Agglomeration Freiburg
Mobul	Gemeindeverband Mobul
Region Sense	Gemeindeverband Region Sense

3.3 Politische Parteien

Mitte Links-CSP	Mitte Links-CSP
Die Mitte	Die Mitte
Grüne	Die GrünEn Freiburg
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei Freiburg
SP	Sozialdemokratische Partei Freiburg
SVP	Schweizerische Volkspartei Freiburg

3.4 Wirtschaft und Industrie

Agy Est AG	Agy Est AG Granges-Paccot
Avry Centre AG	Avry Centre AG
HIKF	Handels- und Industriekammer Freiburg
espace.mobilité	espace.mobilité
Migros NF	Migros Genossenschaft Neuenburg-Freiburg
Trade Fribourg	Trade Fribourg – Freiburgische Vereinigung der Grossbetriebe des Detailhandels
Uber	Uber

3.5 Sonstige

ACSM	Vereinigung der höheren Kader und Magistratspersonen des Staates Freiburg
AFAAC	Vereinigung der Verwaltungsangestellten der Gemeinden des Kantons Freiburg
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Sektion Freiburg
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Freiburg
Dark Sky	Dark-Sky Switzerland
Equiva	EQUIVIA – Reitnetz West-Freiburg
FRV	Freiburgische Rentnervereinigung
FVPS	Freiburgischer Verband für Pferdesport

Fribourg Rando	Freiburger Verein für Wandertourismus
Graines d'avenir	Bürgerinitiative Graines d'avenir
Marc-Antoine Féart	Marc-Antoine Féart
Non à Marly–Matran	Komitee Nein zu Marly–Matran
BAV	Bundesamt für Verkehr
Pro Natura	Pro Natura Freiburg
Pro Senectute	Pro Senectute
Pro Velo	Verband Pro Velo Freiburg
TCS	Touring Club Schweiz, Sektion Freiburg
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe
FTV	Freiburger Tourismusverband
WWF	WWF, Sektion Freiburg

3.6 Direktionen und Ämter

Oberamt männerkonferenz	Oberamt männerkonferenz
ILFD	Direktion der Institutionen und der Land- und Forstwirtschaft
EKSD	Direktion für Erziehung, Kultur und Sport
FIND	Finanzdirektion
VWD	Volkswirtschaftsdirektion
GSD	Direktion für Gesundheit und Soziales
SJD	Sicherheits- und Justizdirektion
SpA	Amt für Sport
KSTV	Kantonale Steuerverwaltung
Grundbuchverwalterinnen und -verwalter	Vereinigung der Freiburger Grundbuchverwalterinnen und Grundbuchverwalter
VGA	Amt für Vermessung und Geomatik
Staatskanzlei	Staatskanzlei des Kantons Freiburg
ÖDSB	Behörde für Öffentlichkeit und Datenschutz
FinV	Finanzverwaltung
GeGA	Amt für Gesetzgebung

3.7 RUBD-interne Stellen

Koordinator Agglo	Koordinator der Agglomerationen
NE	Delegierte für nachhaltige Entwicklung
BRPA	Bau- und Raumplanungsamt
AfU	Amt für Umwelt
MobA	Amt für Mobilität
TBA	Tiefbauamt