

Erläuternder Bericht zum Vorentwurf des Mobilitätsreglements

1 EINLEITUNG

Am 5. November 2021 verabschiedete der Grosse Rat das Mobilitätsgesetz (MobG, SGF 780.1, auf der ASF 2021_147 veröffentlicht). Es wird am 1. Januar 2023 in Kraft treten und das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG; SGF 741.4) sowie das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG; SGF 780.1) ersetzen. Das neue Gesetz wird alle Aspekte der kantonalen Mobilität regeln, insbesondere die Planung der Netze, den Bau, die Finanzierung, den Unterhalt und die Signalisierung der Mobilitätsinfrastrukturen sowie die Beförderung von Personen und Waren. Es wird sowohl für die öffentlichen Strassen als auch für die Infrastrukturen der sanften Mobilität und des öffentlichen Verkehrs gelten.

Das neue Mobilitätsgesetz erfordert die Verabschiedung von Ausführungsbestimmungen. Der entsprechende Vorentwurf wird nun in die Vernehmlassung gegeben und ist Gegenstand des vorliegenden Berichts.

2 ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Art. 1 Zuständigkeit (Art. 4 MobG)

Dieser Artikel legt fest, welche Behörde für die Daten zuständig ist. Die Zuständigkeit wird dem Amt für Mobilität (MobA) zugewiesen, das für die Planung im weitesten Sinne der Mobilitätsnetze zuständig ist.

Das MobA kann ein Mobilitätsobservatorium einrichten, das die Instrumente zur Verfügung stellt, mit denen Daten beschafft und später ausgewertet werden können, um so namentlich die verschiedenen Mobilitätsverhalten zu untersuchen und das Verkehrsverlagerungspotenzial einzuschätzen.

Art. 2 Geobasisdaten

Unter Geodaten versteht man nach Artikel 3 Abs. 1 Bst. a des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 2007 über Geoinformation (GeoIG; SR 510.62) raumbezogene Daten, die mit einem bestimmten Zeitbezug die Ausdehnung und Eigenschaften bestimmter Räume und Objekte beschreiben, insbesondere deren Lage, Beschaffenheit, Nutzung und Rechtsverhältnisse.

Alle Geodaten, die sich aus dem Mobilitätsgesetz ergeben und in Anwendung von Artikel 3 Abs. 1 Bst. c GeoIG als *Geobasisdaten* gelten, sind in Anhang 1 identifiziert. Für jedes Geodatum ist die zuständige Stelle für die Erfassung, Nachführung und Verwaltung der Daten sowie für die Erstellung eines Geodatenmodells angegeben.

Absatz 3 präzisiert die Aufgaben der Gemeinden in Bezug auf ihre Geodaten.

Art. 3 Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (Art. 88 und 141 MobG)

Der Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) verzeichnet in Anwendung von Artikel 16 Abs. 1 GeoIG die öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen, die nach den Bestimmungen des Zivilgesetzbuches nicht

Gegenstand einer Anmerkung im Grundbuch sind. Es handelt sich um Geodaten. Der Bundesrat hat in Anhang 1 der Verordnung über Geoinformation vom 21. Mai 2008 (GeoIV; SR 510.620) festgelegt, welche Geobasisdaten im Kataster enthalten sein müssen. Dazu gehören kantonale und kommunale Nutzungspläne, Planungszonen aller Art, Baulinien aller Art, Kataster der belasteten Standorte, Grundwasserschutzzonen und -areale, Lärmempfindlichkeitsstufen, Waldgrenzen und der Gewässerraum. Die Kantone können zusätzliche eigentümerverbindliche Geobasisdaten bezeichnen, die zum Bestand des Katasters gehören (Art. 16 Abs. 3 GeoIG). Das Kataster ist in elektronischer Form unter https://geo.fr.ch/cadastre_rdppf zugänglich.

Bevor eine Planungszone veröffentlicht wird, muss sie vorläufig im Kataster eingetragen werden, damit die Öffentlichkeit sie online einsehen kann. Massgebend ist die veröffentlichte digitale Version, da sie oft genauer ist als der gedruckte Plan.

Art. 4 Verarbeitung von Personendaten (Art. 4 und 191 MobG)

Absatz 1 verweist auf das Reglement über die Sicherheit der Personendaten, in dem die allgemeinen Grundsätze und Mindestanforderungen für die Sicherheit personenbezogener Daten festgelegt sind.

Absatz 2 führt den Grundsatz ein, dass die Daten so früh wie möglich im Prozess pseudonymisiert werden müssen. Pseudonymisierung ist die Verarbeitung personenbezogener Daten in einer Weise, auf welche die personenbezogenen Daten ohne Hinzuziehung zusätzlicher Informationen nicht mehr einer spezifischen betroffenen Person zugeordnet werden können.

Art. 5 und 6

Diese Artikel legen die Zuständigkeiten der beiden Ämter fest, die hauptsächlich für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes zuständig sind. Beide sind gemäss dem Gesetz vom 16. Oktober 2001 über die Organisation des Staatsrates und der Verwaltung (SVOG; SGF 122.0.1) der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) unterstellt.

Das Tiefbauamt (TBA) vertritt den Staat als Eigentümer von Mobilitätsinfrastrukturen und nimmt die damit verbundenen Aufgaben wahr. Es ist zudem für die Signalisierung und Überwachung der kommunalen Mobilitätsnetze zuständig.

Das MobA ist für die Gesamtplanung der Mobilitätsnetze zuständig. Darüber hinaus ist es für den Bereich des öffentlichen Verkehrs verantwortlich und kümmert sich um die Veröffentlichung der Pläne des Bundes, z. B. der Pläne für Bauten und Anlagen im Bereich Eisenbahn, Tram, Trolleybus, Seilbahn und Schifffahrt sowie für die Nationalstrassen. Laut Bundesgesetzgebung sind die Kantone für die Veröffentlichung dieser Pläne zuständig und verfassen eine Stellungnahme zuhanden des Bundesamts.

Andere Dienststellen wie die Kantonspolizei, das Amt für Umwelt oder Amt für Gewerbepolizei haben laut Gesetz punktuelle Zuständigkeiten. Deren Zuständigkeiten sind direkt in den Bestimmungen, die sie betreffen, festgelegt.

Art. 7 Gemeinden (Art. 8 MobG)

Die Zuständigkeiten der Gemeinden sind im Mobilitätsgesetz bestimmt. Die Direktion hat die Kompetenz, ihnen die im Gesetz vorgesehenen Zuständigkeiten zu übertragen (Art. 55 Abs. 2, 77 Abs. 2, 91 Abs. 2, 111 Abs. 2 und 125 MobG).

Art. 8 Vermarktung von Infrastrukturen (Art. 33 und 35 MobG)

Die Absätze 1 und 2 entsprechen dem heutigen Artikel 3 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 (StrG; SGF 741.1).

Absatz 3 entspricht dem heutigen Artikel 34 Abs. 2 des Ausführungsreglements vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG; SGF 741.11).

Art. 9 Eigentumsübergang zwischen dem Staat und einer Gemeinde (Art. 34 MobG)

Dieser Artikel ermöglicht es, den massgebenden Zeitpunkt des Eigentumsübergangs, der durch eine Anpassung des Kantonsstrassennetzes ausgelöst wird, zu identifizieren. Absatz 2 sichert die heutige Praxis rechtlich ab.

Art. 10 Eigentumsübergang zwischen einer Gemeinde und einer Privatperson (Art. 34 MobG)

Für die Gemeindestrassen gilt das gleiche Prinzip wie für die Kantonsstrassen. Absatz 2 entspricht Artikel 19 Abs. 1 StrG.

Art. 11 Integration von kantonalen Velowegen in die öffentlichen Sachen der Gemeinde (Art. 35 MobG)

Nach Artikel 35 Abs. 1 MobG sind die kantonalen Velowege sowie die kantonalen gemischten Rad- und Fusswege Eigentum des Staates. Die erste Kategorie ist ein integraler Bestandteil der Strasse (Art. 33 Abs. 3 MobG). Wenn es zweckmässig ist, können diese Wege in die öffentlichen Sachen der Gemeinde integriert werden. Wenn sie nicht Teil der öffentlichen Sachen der Gemeinde sind, müssen sie Gegenstand einer separaten Parzellierung sein.

Änderungen der öffentlichen Sachen haben jedoch keine Auswirkungen auf die Klassifizierung des Velowegs. Dieser bleibt kantonal, auch wenn er auf der Ebene des Eigentums zu den öffentlichen Sachen der Gemeinde gehört.

Art. 13 bis 18

Die verwaltungsinterne Zuständigkeit wird für jedes Planungsinstrument einzeln festgelegt.

In Bezug auf die Kantonsstrassen (Art. 13 MobG) wird eine Definition der kantonalen Verbindungsstrassen eingeführt, da die Kategorie der «Verbindungsstrasse» laut den Artikeln 16 und 18 MobG sowohl Kantons- als auch Gemeindestrassen umfasst. Die Definition ermöglicht es, diejenigen zu identifizieren, die kantonal sind.

In Bezug auf den Plan der offiziellen Freizeitrouthenetze (Art. 17) wird klargestellt, dass dieser angesichts der Vielfalt der offiziellen Freizeitrouthen in Bereiche unterteilt werden kann (z. B. Mountainbike-Routhen, Wanderrouthen, Winterrouthen usw.). Dies ermöglicht eine Planung nach Bereichen bei gleichzeitiger Sicherstellung einer gemeinsamen Strategie oder Vision für alle offiziellen Freizeitrouthen.

Für den kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs (Art. 18) ist angesichts seiner Besonderheit eine öffentliche Vernehmlassung vorgesehen. Dies geht über den Grundsatz von Artikel 54 MobG hinaus.

Art. 19 Zuständigkeit (Art. 55 MobG)

Dieser Artikel weist dem MobA die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement im Namen der RIMU zu. Der Rahmen der Delegation (übertragene Befugnisse, Dauer, Fälle des Widerrufs usw.) wird im Entscheid über die Befugnisübertragung festgelegt.

Absatz 2 ermöglicht es, künftig bei Bedarf Artikel 52 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111) anzuwenden, der vorsieht, dass die Kantone Verkehrsmanagementpläne für Strassen mit häufig auftretenden Ereignissen, die bedeutende Auswirkungen auf die Nationalstrasse haben und Massnahmen des nationalen Verkehrsmanagements erfordern, erstellen müssen. Die betroffenen Strassen sind in Anhang 3 der Verordnung bezeichnet. Zurzeit sind keine Strassen auf Freiburger Boden im Anhang aufgelistet.

Art. 20 Konflikte bei Freizeitaktivitäten

Dieser Artikel übernimmt inhaltlich den früheren Artikel 85 des Tourismusreglements vom 21. Februar 2006 (aTR; SGF 951.11).

Dabei sind die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen anzuwenden, insbesondere das Handbuch «Signalisation Wanderwege» (ASTRA et al., 2013).

Art. 21 Zuständigkeit (Art. 73 Abs. 1 und 74 Abs. 1 MobG)

Es geht darum, die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung zu bestimmen. Das TBA bleibt zuständig für die Signalisierung, mit Ausnahme der Velotourismusrouten, für die bereits jetzt das MobA zuständig ist.

Art. 22 Kosten für die Signalisierung (Art. 61 Abs. 3 MobG)

Dieser Artikel widerspiegelt die Artikel 83c StrG und 67 ARStrG sowie die diesbezügliche Praxis.

Art. 23 Signalisierung der offiziellen Freizeitroute (Art. 67 MobG)

Dieser Artikel nimmt den früheren Artikel 89 Abs. 2 aTR auf.

Art. 24 Signalisierung der Wasserstrassen (Art. 68 MobG)

Dieser Artikel legt die verwaltungsinterne Zuständigkeit für die Signalisierung der Wasserstrassen fest. Er übernimmt den Inhalt von Artikel 4 Abs. 1 Bst. b des Ausführungsgesetzes vom 7. Februar 1991 zur Bundesgesetzgebung über die Binnenschifffahrt (AGBSGI; SGF 785.1). Das Amt für Umwelt ist im Auftrag der RIMU für die Signalisierung von Sturmwarnungen sowie für die Überwachung der Signalisierung der Wasserstrassen zuständig.

Art. 25 Betrieblicher und baulicher Unterhalt (Art. 69 MobG)

Dieser Artikel legt mit der Neuenburger Strassengesetzgebung als Vorlage die Definition vom Unterhalt fest. So wird zwischen betrieblichem und baulichem Unterhalt unterschieden. Der Unterhalt unterliegt keinem Verfahren. Der Ausbau einer Mobilitätsinfrastruktur gilt jedoch

nicht als baulicher Unterhalt und ist Gegenstand eines Genehmigungsverfahrens für Mobilitätsinfrastrukturpläne.

Art. 26 und 27

Die beiden Artikel verankern die heutige Praxis. Der Bezug auf die unterhaltenen Flächen ermöglicht eine gerechte Kostenverteilung.

Art. 28 Winterdienst (Art. 83 MobG)

Absatz 1 definiert den Winterdienst, der die Schneeräumung sowie den Schutz vor Schneeverwehungen und Vereisung umfasst. Die Bestimmung ist an Artikel 21 der Strassenverordnung des Kantons Bern (SV; BSG 732.111.1) angelehnt.

Absatz 2 ermöglicht es dem zuständigen Amt, den Winterdienst bei Bedarf zu priorisieren. So soll zunächst der Winterdienst auf Hochleistungsstrassen bzw. Verbindungsvelowegen durchgeführt werden.

Absatz 3 entspricht der heutigen Praxis.

Art. 29 Beleuchtung von Fussgängerstreifen (Art. 84 Abs. 3 MobG)

Um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewährleisten, müssen Fussgängerstreifen beleuchtet sein, wenn sie benutzt werden.

In Bezug auf die Beleuchtung müssen auch die Bedingungen in Artikel 15a des Energiegesetzes vom 9. Juni 2000 (SGF 770.1) berücksichtigt werden.

Art. 30 Nicht bewilligungspflichtige Seilbahn (Art. 85 und 100 Abs. 2 MobG)

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 1 und 2 des Beschlusses vom 9. Dezember 1980 betreffend das Verfahren über die Erteilung von Bewilligungen für den Bau und den Betrieb der Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und der Skilifte (SGF 784.22). Der Beschluss wird mit dem Inkrafttreten des MobG und seines Ausführungsreglements aufgehoben.

Art. 31 Inhalt des Mobilitätsinfrastrukturplans (Art. 86 Abs. 1 MobG)

Dieser Artikel widerspiegelt die aktuelle Praxis. Es handelt sich um eine analoge Bestimmung zu Artikel 29 des Ausführungsreglements vom 1. Dezember 2019 zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11).

Art. 32 Planungszonen (Art. 88 ff. MobG)

Es geht darum, die aktuelle Praxis bezüglich der Planungszonen zu präzisieren und die interne Kompetenz dem MobA zuzuweisen, das die Planungsbehörde für die kantonalen Mobilitätsnetze ist.

Art. 33 Berechtigung (Art. 91 MobG)

Analog zu den Planungs- und Bebauungsplänen (Art. 5 RPBR) werden auch für die Erstellung von Mobilitätsinfrastrukturplänen fachliche Kompetenzen verlangt. Eine Ausnahme ist vorgesehen für die Pläne für Wege der sanften Mobilität, die für die Freizeit bestimmt sind, um für diese Pläne die Anforderungen zu lockern.

Art. 34 Zuständigkeitsübertragung (Art. 91 Abs. 4 MobG)

Dieser Artikel ermöglicht es dem Freiburger Tourismusverband, seine in Artikel 91 Abs. 4 MobG vorgesehene Kompetenz an die Gemeinden zu delegieren. In diesem Fall sind es die Gemeinden, die den Mobilitätsinfrastrukturplan erstellen und das Verfahren nach Artikel 99 Abs. 1 Bst. b MobG anwenden (Plangenehmigungen und Entscheid über allfällige Einsprachen mit Weiterleitung des Dossiers zur Genehmigung an die RIMU).

Art. 35 bis 38

Die Planung der Mobilitätsinfrastrukturen steht oft im Konflikt mit anderen Planungen, etwa mit der Raumplanung und dem Bauwesen. Diese Bestimmungen legen die Grundsätze für die Koordination der verschiedenen Entscheide fest, um dem in Artikel 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) formulierten Erfordernis der Koordination gerecht zu werden.

Art. 39 Anwendbare technische Regeln und Normen (Art. 96 MobG)

Dieser Artikel nimmt Artikel 22 ARStrG auf.

Art. 40 Bankette auf Brücken (Art. 96 Abs. 3 MobG)

Dieser Artikel nimmt Artikel 26 ARStrG auf. Unter Bankett versteht man den Teil zwischen dem Verkehrstreifen und dem Beginn der Auftrags- oder Abtragsböschung. Die Bankette können mit oder ohne Höhenunterschied gestaltet werden, mit Ausnahme der 75 cm breiten Seitenstreifen auf kleineren Gemeindestrassen.

Art. 41 und 42

In diesen Artikeln werden die allgemeinen Grundsätze für die Breite von Strassen und Trottoirs definiert. Die Breite muss von Fall zu Fall in Anwendung der einschlägigen Normen festgelegt werden, doch sollten Trottoirs grundsätzlich 2,50 m breit sein.

Art. 43 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Art. 97 Abs. 2 MobG)

In Absatz 1 wird die Zuständigkeit für die Planung von Bushaltestellen dem MobA zugewiesen, da es das für die Planung des öffentlichen Verkehrs zuständige Amt ist.

Aus demselben Grund ist das MobA auch für die Festlegung des Bushaltestellentyps (Bushaltebucht vs. Fahrbahnhof) zuständig (Abs. 2).

Schliesslich liegt die Zuständigkeit für die Festlegung des Baustandards einer Bushaltestelle beim TBA als Fachstelle für den Bau von Mobilitätsinfrastrukturen, Vertreter des Staates und Eigentümer der Mobilitätsinfrastruktur. Der Baustandard ist insbesondere für die Finanzierung von Bushaltestellen an Gemeindestrassen ausschlaggebend.

Art. 44 Vorprüfung (Art. 100 Abs. 4 MobG)

Dieser Artikel greift die Praxis in diesem Bereich auf.

Art. 45 Gestaltung von Ortsdurchfahrten (Art. 98 MobG)

Absatz 1 entspricht der heutigen Praxis. Absatz 2 nimmt Artikel 21a StrG auf. Der Gemeinderichtplan einer Gemeinde legt in der Regel die Valtraloc-Perimeter zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten fest.

Art. 46 Detailbebauungsplan (Art. 102 MobG)

Der Artikel legt die Grundlage für die interne Zusammenarbeit zwischen den Ämtern bei der Bearbeitung der Dossiers. Das Mobilitätsinfrastrukturprojekt, das im Rahmen eines Detailbebauungsplans entwickelt wird, wird vom TBA parallel bearbeitet, bevor es koordiniert mit dem Detailbebauungsplan genehmigt wird. Auf diese Weise wird die Koordination der beiden Pläne sichergestellt.

Art. 47 Vorzeitiger Baubeginn (Art. 104 MobG)

Dieser Artikel ist das Gegenstück zu Artikel 99 RPBR und entspricht der derzeitigen Praxis.

Art. 48 Begriff des Baubeginns (Art. 106 MobG)

Dieser Artikel ist das Gegenstück zu Artikel 100 RPBR.

Art. 49 Ausführung von Arbeiten an Infrastrukturen im Eigentum des Staates (Art. 111 MobG)

Da das TBA für den Bau der kantonalen Mobilitätsinfrastruktur zuständig ist, ist es zweckmässig, ihm intern die Zuständigkeit für die Ausführung der Arbeiten zu übertragen.

Art. 50 Inbetriebnahme – Zuständigkeiten (Art. 117 MobG)

Dieser Artikel orientiert sich an Artikel 21 des Ausführungsreglements vom 1. April 2020 zum Neuenburger Strassengesetz (RELRVP; RSN 735.100). Er klärt die Bedingungen und Zuständigkeiten für die Inbetriebnahme einer Mobilitätsinfrastruktur.

Art. 51 Inbetriebnahme – Wirkungen (Art. 117 MobG)

Mit der Inbetriebnahme wird die Strasse dem Gemeingebrauch zugewiesen. Sachen, die dem öffentlichen Gebrauch dienen, können innerhalb der Grenzen der Gesetze und Verordnungen gemäss ihrer Zweckbestimmung oder Widmung benützt werden (Art. 18 des Gesetz vom 4. Februar 1972 über die öffentlichen Sachen [ÖSG; SGF 750.1]).

Absatz 2 entspricht Artikel 19 StrG.

Art. 52 und 53

Das Parkierungsangebot, ab dem ein Parkplatz als Parkplatz von erheblicher Grösse gilt, hat das Blatt T107 «Einkaufszentren» des kantonalen Richtplans als Grundlage, wo ein Kriterium zur Identifizierung eines Einkaufszentrums ein Angebot von mehr als 40 Parkplätzen in einem einzigen Parkhaus oder in nahe gelegenen Sektoren ist.

Die Zuständigkeit wird dem MobA zugewiesen, unter anderem aufgrund seiner Zuständigkeit für Daten.

Art. 54 Leitungen unter der Fahrbahn (Art. 121 Abs. 2 MobG)

Diese Bestimmung erfordert keinen Kommentar.

Art. 55 Elektroladestationen (Art. 126 MobG)

Es ist wichtig, dass die installierten Ladestellen und -stationen für die Öffentlichkeit zugänglich sind.

Art. 56 und 57

Das Erfordernis der Veröffentlichung und einer Verfügung ergibt sich aus dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs nach Artikel 57 des Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; SGF 150.1). Die Polizei ist verpflichtet, die Identität des Halters oder der Halterin nach Möglichkeit anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer zu ermitteln.

Art. 58 Genehmigung der Eigentümerschaft der Infrastruktur (Art. 131 MobG)

Alle Arbeiten wie etwa Bauarbeiten, die innerhalb der Baugrenze einer Strasse oder eines getrennten Velowegs stattfinden, müssen von der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur genehmigt werden. Auf diese Weise wird insbesondere sichergestellt, dass die Infrastruktur nicht gefährdet wird.

Bei Bauarbeiten sind ein Baubewilligungsgesuch und eine Abweichung zu den Baugrenzen erforderlich.

Art. 59 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken (Art. 133 Abs. 2 MobG)

Die Zuständigkeit für die Genehmigung liegt beim TBA, das für den Bau der kantonalen Mobilitätsinfrastruktur verantwortlich ist.

Absatz 2 betont den subsidiären Charakter der Massnahme.

Art. 60 Wasserabfluss – Benutzungsgebühren (Art. 133 Abs. 2 MobG)

Dieser Artikel verweist auf den Tarif vom 7. Dezember 1992 für die Benützung der Kanalisationen der Kantonsstrassen für die Abwasserableitung (SGF 741.16).

Art. 61 Lichtraumprofil (Art. 135 MobG)

Diese Bestimmung ermöglicht es, ausnahmsweise vom Lichtraumprofil abzuweichen, wenn es sich um Baustellen, kurzfristige Veranstaltungen oder Unterständen einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs handelt.

Art. 62 Begriff des getrennten Velowegs (Art. 136 MobG)

Damit wird klargestellt, was bei der Anwendung von Artikel 136 MobG als getrennter Veloweg gilt.

Art. 63 Bauabstand zu Strassen (Art. 137 MobG)

Der Abstand zur Strassen wird neu vom Fahrbandrand aus gemessen, im Gegensatz zur bisherigen Regelung laut StrG, wonach der Abstand von der Achse zu messen ist.

Absatz 1 definiert, was für die Anwendung von Artikel 136 MobG unter Fahrbahn zu verstehen ist.

In Absatz 2 wird klargestellt, dass die Abstände linear berechnet werden und nicht in Schritten, wie man beim Lesen des Gesetzesartikels allenfalls meinen könnte. Das Schema in Anhang 2 veranschaulicht die Berechnungsmethode und die einzuhaltenden Abstände.

Art. 64 Begriff der leichten Einfriedungen (Art. 139 MobG)

Dieser Artikel nimmt Artikel 69 ARStrG auf.

Art. 65 Ausnahmen (Art. 145 MobG)

Dieser Artikel legt die verwaltungsinterne Zuständigkeit für Ausnahmen fest.

Mit Absatz 2 wird der Begriff «Landerwerb» definiert. Auch eine provisorische Landabtretung gilt demnach als Landerwerb.

Art. 66 Private Zufahrten (Art. 147 MobG)

Diese Bestimmung übernimmt die allgemeinen Grundsätze, die für private Zufahrten zu einer öffentlichen Strasse gelten. Absatz 4 weist die Zuständigkeit für diesen Bereich dem MobA als dem für die Netzplanung zuständigen Amt zu.

Art. 67 Fahrplangruppe (Art. 148 MobG)

Die Fahrplangruppe existiert bereits nach geltendem Recht (Art. 18 VR). Seine Organisation und seine Kompetenzen werden hier näher erläutert.

Art. 68 Regionalgruppen für die Vorbereitung des Angebots des öffentlichen Verkehrs (Art. 152 Abs. 4 MobG)

Nach dem Vorbild der Fahrplangruppe wird vorgeschlagen, in jeder Region eine Gruppe zu bilden, die die Bestellung des öffentlichen Verkehrsangebots im Kanton begleitet.

Mit Region sind die durch Artikel 24 RPBG eingeführten Planungsregionen gemeint.

Diese Gruppen werden vom MobA geleitet und bestehen hauptsächlich aus Vertreterinnen und Vertretern der Regionen, d. h. der Gemeinden, die zu diesen Regionen gehören, sowie aus Vertretern und Vertreterinnen der Orientierungsschulen, da letztere das öffentliche Verkehrsangebot erheblich beeinflussen. Primarschulen, die ebenfalls Einfluss auf das Angebot haben, werden nicht explizit erwähnt, da sie in den Zuständigkeitsbereich der bereits in der Gruppe vertretenen Gemeinden fallen.

Die Gruppe hat die Möglichkeit, die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einzubeziehen.

Art. 69 Zuständigkeit (Art. 150 ff. MobG)

Diese Bestimmung sichert die heutige Praxis rechtlich ab. Der Staatsrat nimmt das bestellte endgültige Angebot zur Kenntnis, sobald alle erforderlichen Daten beschafft worden sind.

Art. 70 Ausschreibung (Art. 150 Abs. 3 MobG)

Eine Ausschreibung muss erfolgen, wenn die Kosten des Verkehrsunternehmens, das derzeit einen Transportdienst erbringt, oder die Qualität seiner Leistungen dies erfordern. Es kann noch andere wichtige Gründe für eine Ausschreibung geben, solange kein öffentliches Interesse gegen die Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens spricht. Als öffentliches Interesse, das gegen eine Ausschreibung spricht, können beispielsweise volks- bzw. betriebswirtschaftliche Gründe oder Optimierungen des Verkehrsangebots in einer Region genannt werden.

Schliesslich müssen Zeitplan und Inhalt der Ausschreibung einer Linie des öffentlichen Personenverkehrs mit der Erteilung der notwendigen Konzession für dieselbe Linie harmonisiert werden. Soweit möglich, soll das Ausschreibungsverfahren dem Konzessionsverfahren vorausgehen.

Art. 71 Schülertransport (Art. 152 MobG)

Diese Bestimmung wurde von Artikel 17 VG übernommen, wobei Absatz 3 dieses Artikels weggelassen wurde, weil er überflüssig geworden ist.

Art. 72 bis 76

Damit sich der Staat an der Bestellung und Finanzierung eines Angebots beteiligt, müssen die Leistungen im kantonalen Zentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss regionalem Richtplan liegen.

Diese beiden Begriffe wurden mit dem strategischen Teil des kantonalen Richtplans eingeführt. Das Kantonszentrum besteht aus dem Siedlungsraum der Gemeinden Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf, Belfaux und Avry. Die regionalen Zentren bestehen aus dem Siedlungsraum der folgenden Gemeinden: Broyebezirk: Estavayer, Lully und Sévaz; Seebezirk: Murten, Meyriez, Muntelier und Courgevau; Sensebezirk: Düdingen und Tavers; Greyerzbezirk: Bulle, Riaz, Morlon und Vuadens; Glanebezirk: Romont und Billens-Hennens; Vivisbachbezirk: Châtel-Saint-Denis.

Das Kriterium des Kantonszentrums bzw. der regionalen Zentren wird eingeführt, um in Übereinstimmung mit den eidgenössischen Anforderungen an die Raumplanung das öffentliche Verkehrsangebot innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes bzw. in den Ortschaften, die gemäss dem kantonalen Richtplan für eine Siedlungsentwicklung nach innen vorgesehen sind, auszubauen.

Darüber hinaus soll das mitbestellte Angebot die Nützlichkeit der Linien sicherstellen und die Einrichtung ineffizienter oder schlecht durchdachter Linien verhindern. Damit ein Angebot als wirtschaftlich und nachhaltig gilt, muss es eine der beiden in Artikel 72 formulierten Bedingungen erfüllen. Die Bedingungen erlauben es einerseits, den Verkehrsunternehmen Kostensenkungen anzumahnen, und ermöglichen andererseits die Finanzierung von «Sonderfällen».

Der Kostendeckungsgrad, den eine Linie erreichen muss, wird anhand einer mehrstufigen Skala definiert, die den Fahrplankontakt (Anz. Kurspaare) und die Nutzung zur Grundlage hat. Dieses Kriterium ermöglicht es, die Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Kosten ihrer Linien herauszufordern. Wenn man diese Bedingung auf die aktuellen Angebote auf der Grundlage der letzten verfügbaren Zahlen anwendet, erfüllen a priori alle Linien des Ortsverkehrs mit Ausnahme der Linie 8 (Marly, Piscine–Corminboeuf) und die Standseilbahn diese Bedingung.

Die Auslastung wird ihrerseits anhand der Anzahl Fahrgäste, der zurückgelegten Strecke und der Fahrzeugkapazität berechnet. Damit ist es möglich, den Spezialfall kleinerer Fahrzeuge wie der Standseilbahn oder der Linie 4 (Auge–Bahnhof) zu berücksichtigen. Die Auslastung dient mit anderen Worten dazu, die Eignung des gewählten Fahrzeugs und die allgemeine Effizienz der Linie zu überprüfen. Wenn man diese Bedingung auf die aktuellen Angebote auf der Grundlage der letzten verfügbaren Zahlen anwendet, würden insbesondere die Linie 8 (Marly, Piscine–Corminboeuf) und die Standseilbahn diese Bedingung erfüllen.

Falls lediglich die Mindestauslastung erreicht wird, muss das Verkehrsunternehmen eine Begründung vorlegen. Dabei muss es darlegen, wie es das Auslastungsziel erreichen will.

Analog zu den Regeln des Bundes wird der Staat, wenn die Vorgaben nicht erfüllt sind, nach einer Warnung und einer Frist für Korrekturen das Angebot nicht mehr mitbestellen. Dies stellt einen Paradigmenwechsel dar, da der Beitragssatz derzeit proportional gesenkt wird. Diese Praxis kann jedoch angesichts des festen Beitragssatzes von 57,5 %, der in Artikel 184 Abs. 2 MobG vorgesehen ist, nicht fortgeführt werden.

Die Beurteilung der Erreichung der Mindestanforderungen und Ziele erfolgt neu analog zum regionalen Personenverkehr auf der Basis der Planrechnung und nicht mehr auf der Basis des Effizienzberichts. Die Verkehrsunternehmen sind jedoch weiterhin verpflichtet, den Mitbestellern regelmässig einen Effizienzbericht vorzulegen.

Art. 77 bis 82

Diese Bestimmungen entsprechen denjenigen des Reglements vom 3. November 1999 über die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung (SGF 780.22) und des Beschlusses vom 9. Dezember 1980 betreffend das Verfahren über die Erteilung von Bewilligungen für den Bau und den Betrieb der Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und der Skilifte (SGF 784.22). Aus Gründen der Einheit der Materie werden diese beiden Erlasse aufgehoben und ihre Bestimmungen in das Mobilitätsreglement überführt.

Art. 83 Beitragsgesuch (Art. 159 MobG)

Mit dem Artikel wird der Grundsatz in Erinnerung gerufen, wonach die Zusage einer staatlichen Subvention vor Beginn der Arbeiten oder der Investition erfolgen muss (siehe namentlich Art. 24 SubG).

Art. 84 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (Art. 162)

Weil die Verkehrssicherheit hauptsächlich in den Zuständigkeitsbereich der Kantonspolizei fällt, wird diese den Vorsitz und das Sekretariat der Kommission übernehmen. Das TBA, das MobA sowie die oder der Sicherheitsbeauftragte sind Mitglieder der Kommission, da sie ebenfalls von diesem Bereich betroffen sind.

Die oder der Sicherheitsbeauftragte ist die Kontaktperson für Fragen der Verkehrssicherheit im Sinne von Artikel 6a Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 des Bundes (SR 741.01; SVG). Die Person wird von der für die Mobilität zuständigen Direktion in Anwendung von Artikel 5 Abs. 2c des Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG) ernannt.

Art. 85 Förderung der nachhaltigen Mobilität (Art. 163 und 164 MobG)

Dieser Artikel regelt die internen Zuständigkeiten für die Entgegennahme und Bearbeitung der Gesuche. Die Zuständigkeit für die Gewährung von Finanzhilfen richtet sich, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach den in der Finanzgesetzgebung vorgesehenen Finanzkompetenzen.

Art. 86 Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen (Art. 186 MobG)

Dieser Artikel nimmt Artikel 9 VR auf.

Art. 87 Kostenaufteilung (Art. 165 MobG)

Dieser Artikel entspricht der derzeitigen Praxis, die üblicherweise in einer Vereinbarung geregelt ist. Der häufigste Anwendungsfall ist die Verlegung eines städtebaulichen Objekts auf einer Kantonsstrasse, z. B. eines Trottoirs, im Zusammenhang mit einer Strassenverbreiterung. In einem solchen Fall trägt die Gemeinde als Verantwortliche für das städtebauliche Objekt die Kosten für die Abschreibung des Trottoirs und die Kosten für den Landerwerb, der für die Verlegung des Trottoirs nötig ist. Der Staat übernimmt den Saldo.

Art. 88 Geforderte Objekte (Art. 167 Abs. 2 und 3 MobG)

Die massgebliche Zahl von 1000 Motorfahrzeuge und 50 Fussgängern pro Stunde stammt aus der VSS-Norm 640 241 (alte Version), die ab dieser Frequenz die Einrichtung von Fussgängerstreifen verlangt.

Die nach den Normen berechnete Zahl von 6500 Motorfahrzeugen für Boviducs und die Änderung von Knoten und Vorsortierstreifen wurde auf der Grundlage der Erfahrungen des TBA oder des nachgewiesenen Bedarfs festgelegt.

Art. 89 bis 91

In Artikel 90 werden drei Bedingungen eingeführt, um die Finanzierung sehr kleiner bzw. sehr grosser Projekte auszuschliessen.

Der Zeithorizont von 20 Jahren entspricht der Lebensdauer (ordentliche Abschreibung) einer Strasse.

Es ist vorgesehen, nur den Teil, der 1 Million Franken überschreitet, zu subventionieren, um zu verhindern, dass von kostengünstigeren Ausbauarbeiten abgesehen wird oder dass versucht wird, die Schwelle zu überschreiten, um alles subventioniert zu bekommen. Der Betrag von 1 Million Franken wird aufgrund des Baupreisindex für die Region Espace Mittelland, der vom Bundesamt für Statistik herausgegeben und halbjährlich (im Juni und Dezember) veröffentlicht wird, erhöht oder gesenkt.

Art. 92 Begriff der Ortschaft (Art. 167 Abs. 4 und Art. 172 MobG)

Die Ortsdurchfahrt ist in Artikel 1 Abs. 4 der Signalisationsverordnung des Bundes vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) definiert. Der Bereich «innerorts» beginnt beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» (4.27) oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» (4.29) und endet beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» (4.28) oder «Ortsende auf Nebenstrassen» (4.30).

Art. 93 bis 95

Diese Artikel entsprechen inhaltlich den Artikeln 58 bis 61 ARStrG. Sie wurden zum besseren Verständnis umformuliert.

Art. 96 Finanzierung von Bushaltestellen auf Gemeindestrassen oder auf Privatstrassen in öffentlicher Nutzung (Art. 174 Abs. 1 MobG)

Dieser Artikel regelt die Entschädigung von Bushaltestellen durch den Staat. Nach Artikel 174 Abs. 1 MobG obliegt die Finanzierung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dem Staat. Davon ausgenommen sind Haltestellen, die ausschliesslich dem Ortsverkehr mit der Gemeinde als alleinige Bestellerin dienen. Ihr Bau auf Gemeindestrassen ist jedoch in Anwendung von Artikel 92 Abs. 1 und 3 Sache der Gemeinden.

Die Entschädigung deckt die Standardausführung und die Standardausstattung der Haltestelle ab. Es ist zu beachten, dass die Unterstände laut Artikel 17 Abs. 2 Bst. h MobG als städtebauliche Objekte gelten und daher wie jedes andere städtebauliche Objekt nicht zur Standardausstattung einer Haltestelle gehören.

Art. 97 Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen (Art. 174 Abs. 2 MobG)

Die Parteien müssen sich vor Beginn der Arbeit über die Kostenverteilung und die Grundsätze einigen.

Art. 98 Bahnhofinfrastrukturfonds (Art. 183 Abs. 3 MobG)

Dieser Artikel entspricht den Artikeln 37a Abs. 2 VG und 13c VR.

Art. 99 und 100

Diese Artikel übernehmen die Artikel 2 und 3 des Reglements vom 17. August 2021 über die Agglomerationen (AggR; SGF 140.22) und ergänzen diese, etwa in Absatz 2 von Artikel 99, um den Ablauf zu präzisieren. Andererseits wurde Absatz 5 von Artikel 2 AggR nicht übernommen, da es sich um eine Übergangsbestimmung handelte, die keine Bedeutung mehr hat.

Art. 101 und 102

Multimodale Plattformen ermöglichen es den Nutzerinnen und Nutzern, einfach, schnell und effizient das Verkehrsmittel zu wechseln und die Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel optimal zu kombinieren. Sie erleichtern die Koordination zwischen dem Fernverkehr einerseits und dem lokalen und regionalen Verkehr andererseits. Ihre Attraktivität ist entscheidend: Kurze Entfernungen und multimodale Plattformen, die gut in das Stadtbild integriert sind, bieten einen Anreiz, das Verkehrsmittel zu wechseln. Die Geschäfte und das Freizeit- und Dienstleistungsangebot, die sie beherbergen, stellen einen Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer dar. In Artikel 101 wird die multimodale Plattform definiert. Die Definition setzt eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz voraus. Ein Parkplatz für Fahrzeuggemeinschaften beispielsweise fällt im Gegensatz zu einer Park-and-Ride-Anlage aufgrund des fehlenden Zugangs zu einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht unter diese Definition.

Als Beispiel für eine multimodale Plattform kann ein Bahnhof genannt werden. Dieser umfasst in der Regel zahlreiche Elemente wie Bahn- und Busperrons, ein Vordach, Fahrgastinformationen, technische Räume, Schalter, Billettautomaten, Wartebereich (Bänke, Abfalleimer, Werbung), Anschlüsse an das Strassen-, Velo- und Fusswegenetz sowie Bushaltestellen im Freien, P+R-Anlagen, Kurzzeitparkplätze und Taxistandplätze.

Es ist anzumerken, dass die Finanzierung von multimodalen Plattformen bereits implizit in der aktuellen Gesetzgebung vorgesehen ist (Art. 35 Abs. 1 Bst. f VG), doch fehlen Ausführungsbestimmungen.

Wie in anderen Kantonen, etwa im Kanton St. Gallen, beträgt der Beitrag des Staates für solche Plattformen höchstens 50 %. Nicht betroffen von dieser Beteiligung sind Kosten für:

- > Ausbauarbeiten, die in die Zuständigkeit des Kantons fallen und deren Finanzierung bereits vollständig dem Staat obliegt;
- > Ausbauarbeiten, die durch das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) des Bundes subventioniert werden;
- > Eisenbahninfrastrukturen, die aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden;
- > Ausbauarbeiten, die in direktem Zusammenhang mit dem regionalen Personenverkehr stehen und vom Bund als Investitionsfolgekosten gemäss der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehr (ARPV; SR 745.16) betrachtet werden; diese Kosten werden in das Angebot im regionalen Personenverkehr integriert und von den Bestellern finanziert;
- > Ausbauarbeiten, die in direktem Zusammenhang mit dem regionalen Personenverkehr stehen und vom Staat als in das Angebot für den Ortsverkehr zu integrierende, von den Bestellern finanzierte Investitionsfolgekosten betrachtet werden.

Art. 103 Grundsatz (Art. 181 MobG)

Damit nimmt die Beteiligung von Betreibern und Betreiberinnen von grossen Verkehrserzeugern am Angebot des öffentlichen Verkehrs konkrete Formen an. Die Regeln gelten sowohl für neue als auch für bestehende Verkehrserzeuger.

Nach Buchstabe a von Artikel 91 Abs. 1 muss die Anlage die Hauptursache für die neue oder erweiterte Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr sein. Es kann durchaus noch andere Gründe wie eine erhöhte Bevölkerungsdichte entlang der betroffenen öffentlichen Verkehrslinien geben, doch ist die Anlagen eine notwendige Bedingung für eine Beteiligung der Betreiberinnen und Betreiber. Anders gesagt: Wenn das öffentliche Verkehrsangebot ohne die fragliche Anlage nicht oder nicht im gleichen Mass ausgebaut worden wäre, ist die Voraussetzung nicht erfüllt. In zeitlicher Hinsicht muss das Angebot nach oder gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des grossen Verkehrserzeugers entwickelt worden sein oder entwickelt werden. Die Zeit, die seit der Einführung oder Erhöhung des öffentlichen Verkehrsangebots vergangen ist, spielt hingegen keine Rolle. Buchstabe a gilt auch für bestehende Verkehrserzeuger, für die die Einrichtung oder Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr lange zurückliegt. Einzig Anlagen, die von denselben öffentlichen Verkehrslinien bedient werden, gelten als benachbart.

Ein erheblicher Einfluss im Sinne von Buchstabe b liegt vor, wenn eine Anlage dazu führt, dass das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs auch dann nicht reduziert werden könnte, wenn andere für den Verkehr relevante Anlagen in der Umgebung geschlossen würden. Hierbei handelt es sich um Verkehrserzeuger, die in einem Gebiet, das aufgrund bereits bestehender Verkehrserzeuger ausreichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist, neu errichtet werden und deswegen keine neue Erschliessung oder Erweiterung des öffentlichen Verkehrsangebots erfordern, sondern den Wegfall eines anderen Verkehrserzeugers kompensieren würden.

Buchstabe c ist ein subsidiärer Tatbestand, der es erlaubt, auch kleinere Anlagen zu berücksichtigen, welche die Anforderungen von Buchstabe a oder b nicht erfüllen. Damit soll verhindert werden, dass sich in der näheren Umgebung einer beitragspflichtigen Anlage kleine verkehrserzeugende Anlagen ansiedeln und ohne Gegenleistung vom Angebot des öffentlichen Verkehrs profitieren.

Aus Sicht einer nachhaltigen Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind nur solche Einrichtungen relevant, die einen regelmässigen und dauerhaften Verkehr erzeugen. Daher gelten nur Anlagen, die ganzjährig oder saisonal betrieben werden, als verkehrserzeugende Anlagen im Sinne von Absatz 3, wobei die Saison als ein Zeitraum von mehreren Monaten und nicht nur von ein oder zwei Wochen pro Saison definiert wird. So sind zeitlich begrenzte Grossveranstaltungen wie Open Airs oder Publikumsmessen, die nur für kurze Zeit ein grosses Verkehrsaufkommen erzeugen, von der Beitragspflicht ausgenommen. In der Regel bestellen diese Grossveranstaltungen direkt bei den Verkehrsunternehmen zusätzliche öffentliche Verkehrsleistungen, die auf die Dauer der Veranstaltung beschränkt sind und die sie selbst bezahlen. Ausserdem muss die Anlage während der jährlichen oder saisonalen Betriebszeit an mindestens drei Tagen pro Woche geöffnet sein. Durch diese zusätzliche Anforderung können Anlagen, die nur an bestimmten Tagen der Woche, z. B. nur am Wochenende, geöffnet sind, von der Beitragspflicht ausgenommen werden. Diese Ausnahme zielt auf Veranstaltungsräume oder Sportstadien und ähnliche Einrichtungen ab, die keine ständige Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfordern. Dem ist anzufügen, dass solche Einrichtungen ebenfalls eine Vereinbarung über Beiträge zum öffentlichen Verkehr abschliessen können, insbesondere wenn sie durch ein besonderes Angebot bedient werden (z. B. Nachtbuslinie mit zusätzlichem Halt).

Art. 104 Ausnahme (Art. 181 MobG)

Da die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs ohnehin von der öffentlichen Hand getragen werden, können grosse Verkehrserzeuger, die von einem Gemeinwesen betrieben werden, von der Beteiligungspflicht ausgenommen werden.

Art. 105 Beteiligung (Art. 181 MobG)

In der Regel wird die Beteiligung durch eine Vereinbarung zwischen der beitragspflichtigen Person und der Standortgemeinde festgelegt. Der Beitrag wird dann den Bestellern im Verhältnis zu ihrer Beteiligung zugewiesen. Aus Gründen der Gleichberechtigung können mit verschiedenen beteiligungspflichtigen Personen unterschiedliche Berechnungsmethoden für die Beteiligung und unterschiedliche Beteiligungsquoten vereinbart werden. Der Höchstbeitrag begrenzt in erster Linie die Beitragshöhe, die per Beschluss festgelegt werden kann, wenn keine Einigung erzielt wird. Sie stellt aber auch einen Orientierungspunkt dar. Dessen ungeachtet kann der Höchstbeitrag überschritten werden, wenn beide Parteien damit einverstanden sind. Insbesondere bei Pauschalbeiträgen kann es vorkommen, dass der maximale Beitrag in manchen Jahren überschritten wird, wenn die ungedeckten Kosten des entsprechenden Verkehrsangebots von Jahr zu Jahr stark schwanken.

Die Höhe der Beteiligung richtet sich nach den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrsangebots, das den grossen Verkehrserzeuger bedient. Massgeblich sind dabei die von der öffentlichen Hand nicht gedeckten Gesamtkosten, unabhängig davon, ob das Angebot gemeinsam von Bund und Staat, allein vom Staat oder gemeinsam von Staat und Gemeinden bestellt wird.

Art. 106 Zuständigkeit (Art. 182 MobG)

Die Prüfung der Rechnungen von Verkehrsunternehmen ist derzeit nicht geregelt. Die jüngsten Vorfälle und Skandale haben gezeigt, dass eine gründliche Rechnungsprüfung durch

ein spezialisiertes und unabhängiges Organ unabdingbar ist. Sie wird vom MobA durchgeführt, weil es in diesem Bereich für die Aufsicht zuständig ist.

Art. 107 bis 110

Diese Artikel entsprechen inhaltlich den Artikeln 13a bis 13c VR. Sie wurden für eine bessere Verständlichkeit umformuliert.

Art. 111 Neue Linien und Leistungen (Art. 185 MobG)

Die aktuelle Gesetzgebung sieht keine Bedingungen für die Subventionierung solcher Linien und Leistungen vor. Es werden deshalb drei Bedingungen eingeführt, um die Subventionierung von Linien zu verhindern, die mit einer bestehenden Linie konkurrieren könnten, oder von Linien, die langfristig die Anforderungen an Auslastung und Kostendeckung aller Voraussicht nach nicht erfüllen werden.

Art. 112 Finanzieller Beitrag (Art. 187 MobG)

Absatz 1 enthält einen Anwendungsfall von Artikel 187 MobG. Damit soll verhindert werden, dass allfällige Einnahmeverluste zu einer Kostenverschiebung – durch höhere Tarife oder über Steuern – auf andere, nicht unbedingt wohlhabende Personen führen und die gesamten Kosten auf die Passagiere übertragen werden.

Da Art. 187 Abs. 3 MobG impliziert, dass die Gemeinden auch an tariflichen Massnahmen beteiligt sind, die bestimmten Personengruppen einen ermässigten oder kostenlosen Zugang ermöglichen, erfolgt die Beteiligung des Staates nur unter der Bedingung, dass die betroffene Gemeinde bzw. betroffenen Gemeinden sich ebenfalls beteiligen. Die Beteiligung des Staates übersteigt nicht die von der Gemeinde oder den Gemeinden unternommenen Anstrengungen.

Absatz 2 legt einen Grundsatz fest, der auch dem Ziel der Verkehrsverlagerung dient.

Art. 113 Begriff des berufsmässigen Transports (Art. 189 MobG)

Der Begriff «berufsmässig» basiert auf dem Begriff in Artikel 3 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} der Bundesverordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222).

Die Tätigkeit muss regelmässig und mit dem Ziel eines wirtschaftlichen Erfolgs durchgeführt werden. Gemäss Artikel 3 Abs. 1^{bis} ARV 2 gelten Fahrten als regelmässig, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg wiederum gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers übersteigt. Daraus folgt, dass die Tätigkeit, wenn die durchgeführten Fahrten nicht regelmässig durchgeführt werden und/oder kein wirtschaftlicher Gewinn angestrebt wird (z. B. Fahrgemeinschaften), nicht nach dem MobG bewilligungspflichtig ist.

Ausserdem ist keine Bewilligung nach dem Mobilitätsgesetz erforderlich, wenn es sich um eine Fahrgemeinschaft handelt. In diesem Fall bestimmt die Fahrerin oder der Fahrer nämlich selbst das Ziel und den Preis. Ausserdem bezahlt der Fahrgast die Fahrt in der Regel direkt an die Fahrerin oder den Fahrer, ohne dass es einen gewinnorientierten Vermittler oder Zwischenhändler gibt.

Art. 114 Kantonales Register (Art. 189 MobG)

Um den Informationsaustausch zwischen den betroffenen Behörden (Amt für Gewerbepolizei, Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt, Kantonspolizei, Gemeindepolizeien) zu erleichtern, wird ein zentrales kantonales Register eingerichtet. Damit können alle erteilten Bewilligungen erfasst und die Koordination mit den anderen betroffenen Behörden (z. B. ASS und Kantonspolizei) sichergestellt werden.

Die Gemeinden haben ebenfalls Zugang zum Register, um ihre in Anwendung von Artikel 195 MobG und seines Ausführungsreglements ausgestellten Parkierbewilligungen zu erfassen. Dabei ist zu beachten, dass die kantonalen Bewilligungen grundsätzlich eine Voraussetzung für den Erhalt einer kommunalen Taxiplatzbewilligung darstellen. Das Amt für Gewerbepolizei (GePoA) und die Gemeinde koordinieren sich bei der Erteilung der Bewilligungen.

Das Register muss innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Reglements eingerichtet werden. Diese Frist gibt dem GePoA die dafür nötige Zeit.

Art. 115 Zuständigkeiten (Art. 192 MobG)

Dieser Artikel legt fest, welche Behörde für die Erteilung der im Mobilitätsgesetz vorgesehenen Bewilligungen zuständig ist. Es handelt sich um das GePoA, da die regulierte Wirtschaftstätigkeit in seinen Zuständigkeitsbereich fällt.

Art. 116 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Antrag (Art. 193 und 196 MobG)

Dieser Artikel definiert die Grundsätze für Anträge auf die Erteilung eines Taxi- und/oder Limousinenausweises. Die Rechtsvorschrift ist bewusst kurz gehalten. So kann das GePoA bestimmen, welche Dokumente eingereicht werden müssen (Kopie des Personalausweises, Baubewilligung, Strafregisterauszug usw.).

Art. 117 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Fehler (Art. 193 und 196 MobG)

Dieser Artikel legt fest, wie vorgegangen wird, wenn ein Antrag mangelhaft oder unvollständig ist.

Art. 118 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Mit der Ausübung des Berufs unvereinbare Verurteilungen (Art. 193 Abs. 1 Bst. b und c und 196 Abs. 1 MobG)

Die in Absatz 1 aufgeführten Verstösse werden als unvereinbar mit der Ausübung des Taxifahrerberufs erachtet. Ziel ist, die Sicherheit der Kundinnen und Kunden, das primäre öffentliche Interesse, zu gewährleisten.

Absatz 2 verweist auf das Ermessen der Behörde und gibt dem GePoA den Auftrag, zu prüfen, ob die betreffende Verurteilung tatsächlich mit der Ausübung des Taxifahrerberufs unvereinbar ist. Das Amt muss insbesondere die Schwere der Tat oder deren Wiederholung, die Zeit, die seit der Ausfällung des Entscheides bzw. der Verurteilung vergangen ist, sowie die Rückfallgefahr berücksichtigen.

Art. 119 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Erneuerung (Art. 193 Abs. 1 und 196 Abs. 1 MobG)

Eine Bewilligung wird nicht stillschweigend verlängert bzw. erneuert, sondern muss rechtzeitig vor deren Ablauf neu beantragt werden.

Art. 120 Taxilampe (Art. 194 Abs. 2 MobG)

Die Taxilampe unterscheidet ein Taxi von einer Limousine. Sie ist für Taxis im Betrieb reserviert. Wenn ein Taxi nicht in Betrieb ist, z. B. weil es im Rahmen eines Limousinen-Services eingesetzt oder für private Zwecke genutzt wird, muss die Taxilampe verdeckt oder abmontiert werden.

Art. 121 Taxameter (Art. 194 Abs. 2 MobG)

Ein Taxameter ist ein elektronisches Messgerät, das in Taxis zu finden ist. Er wird verwendet, um den Preis für eine Fahrt anhand der Entfernung und der im Fahrzeug verbrachten Zeit zu ermitteln. Taxameter unterliegen der Verordnung des EJPD vom 5. November 2013 über Taxameter (SR 941.210.6) und müssen die Anforderungen nach Anhang 1 der Verordnung erfüllen. Nur vom kantonalen Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt zugelassene Unternehmen dürfen Taxameter montieren oder reparieren.

Art. 122 Vignette (Art. 196 Abs. 3 MobG)

Die Vignette ermöglicht es den Fahrgästen sowie den Kontrollorganen, die Limousinen zu identifizieren, die – im Gegensatz zu Taxis – keine Taxilampe haben.

Art. 123 Vermittlungsbewilligung für Fahrten (Art. 197 MobG)

Fahrtenvermittlerinnen und -vermittler (z. B. Uber oder andere Telefonzentralen) benötigen für die Ausübung ihrer Tätigkeit auf dem Kantonsgebiet eine Bewilligung des GePoA. Dasselbe gilt für Angebote wie BlaBlaCar (eine Website für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, bei der Buchungsgebühren erhoben werden).

Art. 124 Strafrechtliche Massnahme (Art. 202 MobG)

Während die Zuständigkeit für Verwaltungsmassnahmen beim GePoA liegt, werden Bussgelder für Verstösse gegen die Bestimmungen von Kapitel 7 des Mobilitätsgesetzes von der Oberamtsperson ausgesprochen. Die Gemeinden bleiben für Bussgelder und Verwaltungsentscheidungen im Zusammenhang mit Parkierbewilligungen zuständig.

Art. 126 bis 129 Übergangsbestimmungen

Diese Bestimmungen regeln die Einzelheiten des Eigentumsübergangs infolge der Verabschiedung des Plans des Kantonstrassennetzes. Die Übertragung wird mit Staatsratsbeschluss bestätigt.

Unter «ausstehend» im Sinne von Artikel 129 ist jedes Projekt zu verstehen, das öffentlich aufgelegt ist.