



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement **DIME**
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt **RIMU**

Mobilitätsgesetz (MobG)

Seminar zur Mobilität für Freiburger Gemeinden

4. Oktober 2022

Präsentation

1. Einführung

2. Gesetzesstruktur

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.1 Pläne des Kantonsstrassennetzes und der Gemeindestrassen

3.2 Finanzierung von Bushaltestellen

3.3 Lichtraumprofil und Bauabstand zur Strasse

3.4 Detailbebauungspläne (DBP)

3.5 Finanzielle Beteiligungen an Ortsdurchfahrtsmassnahmen

3.6 Bestellung von Ortsverkehr

3.7 Kantonales Velowegnetz

3.8 Mobilitätspläne

4. Andere Neuerungen

1. Einführung

- Aktuelle Gesetze:
 - Strassengesetz von 1967
 - Verkehrsgesetz von 1994
- Entwicklung der Mobilität, der entsprechenden Bedürfnisse und der Möglichkeiten
- Aktuelle Gesetze veraltet und lückenhaft
- Rahmen für die Bewältigung zukünftiger Herausforderungen im Bereich Mobilität

1. Einführung

- **2015:** Beginn der Revisionsarbeiten
- **2018:** Ernennung einer Steuerungsgruppe
- **Februar - Mai 2021:** öffentliche Vernehmlassung Gesetzesvorentwurf
- **September 2021:** Weiterleitung des Gesetzesentwurfs an den Grossen Rat
- **November 2021:** Annahme des Gesetzesentwurfs vom Grossen Rat
- **Dezember 2021:** Beginn der Arbeiten zum Reglement
- **Juni – September 2022:** öffentliche Vernehmlassung des Reglementsentwurfs

-> Annahme der Verordnung durch den Staatsrat bis Ende 2022 geplant

-> Inkrafttreten des Gesetzes und der Verordnung: 1. Januar 2023

2. Struktur des Gesetzes

Mobilitätsinfrastrukturen



Strassen

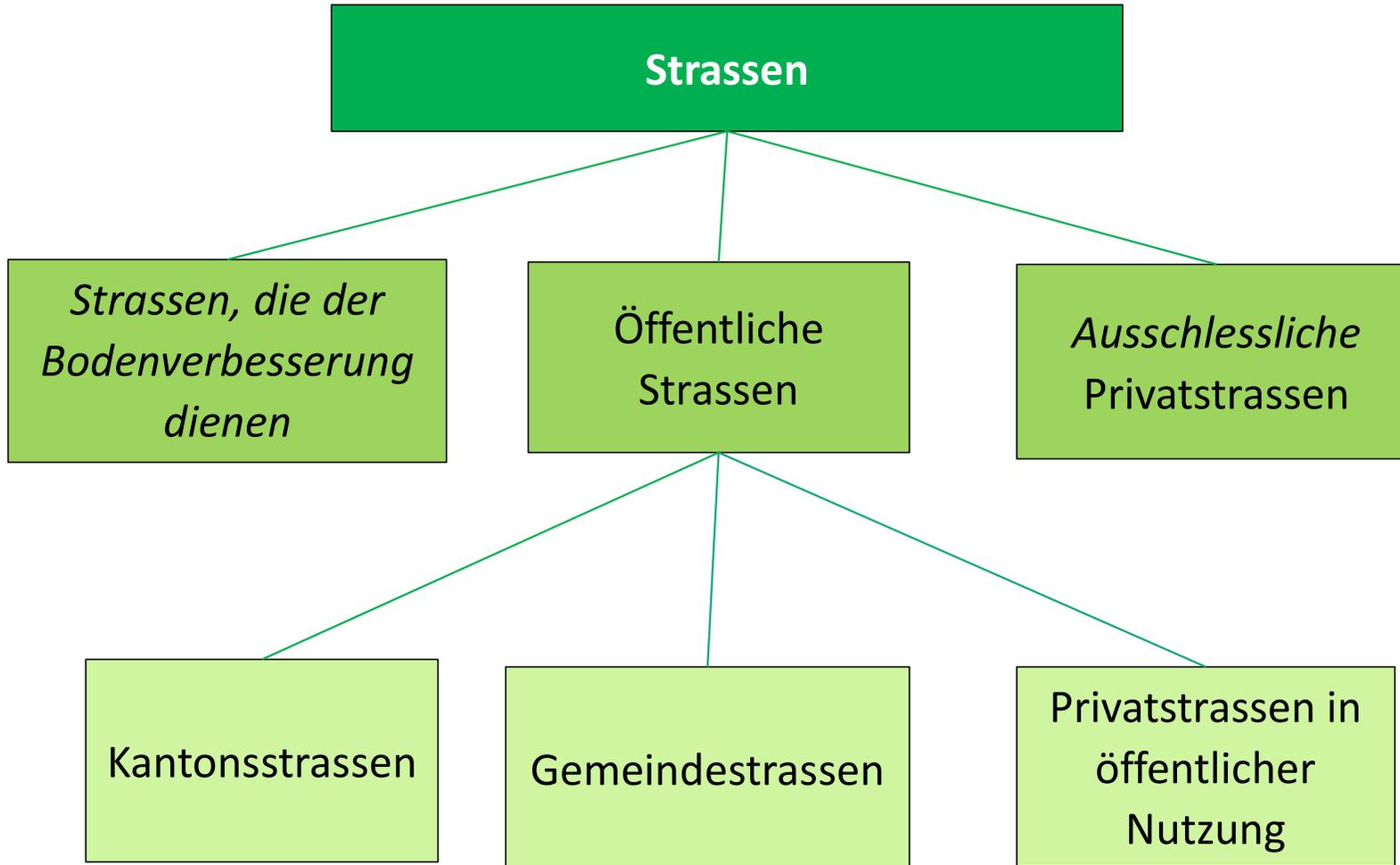


Wege der sanften Mobilität



Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen

2. Struktur des Gesetzes

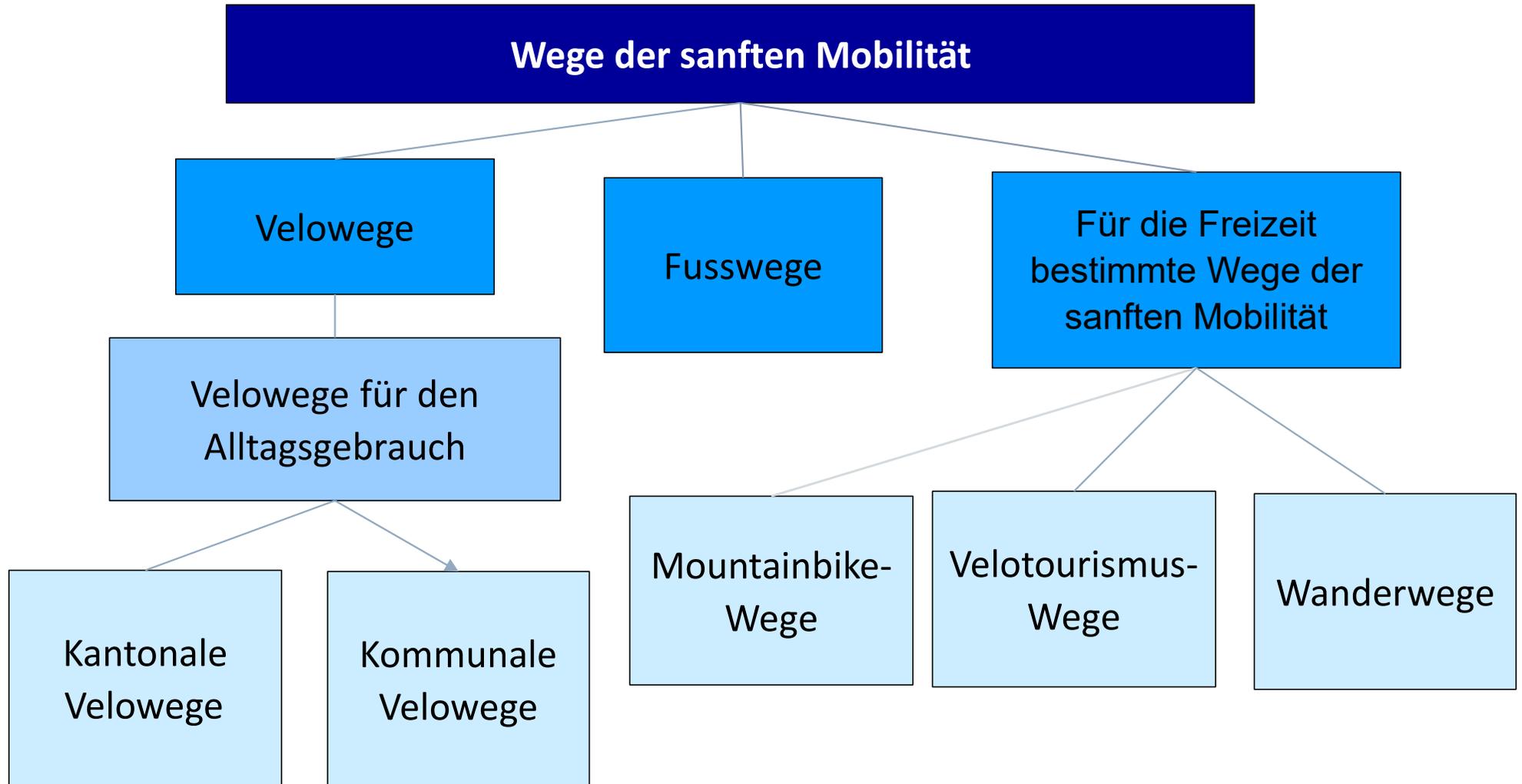


2. Struktur des Gesetzes

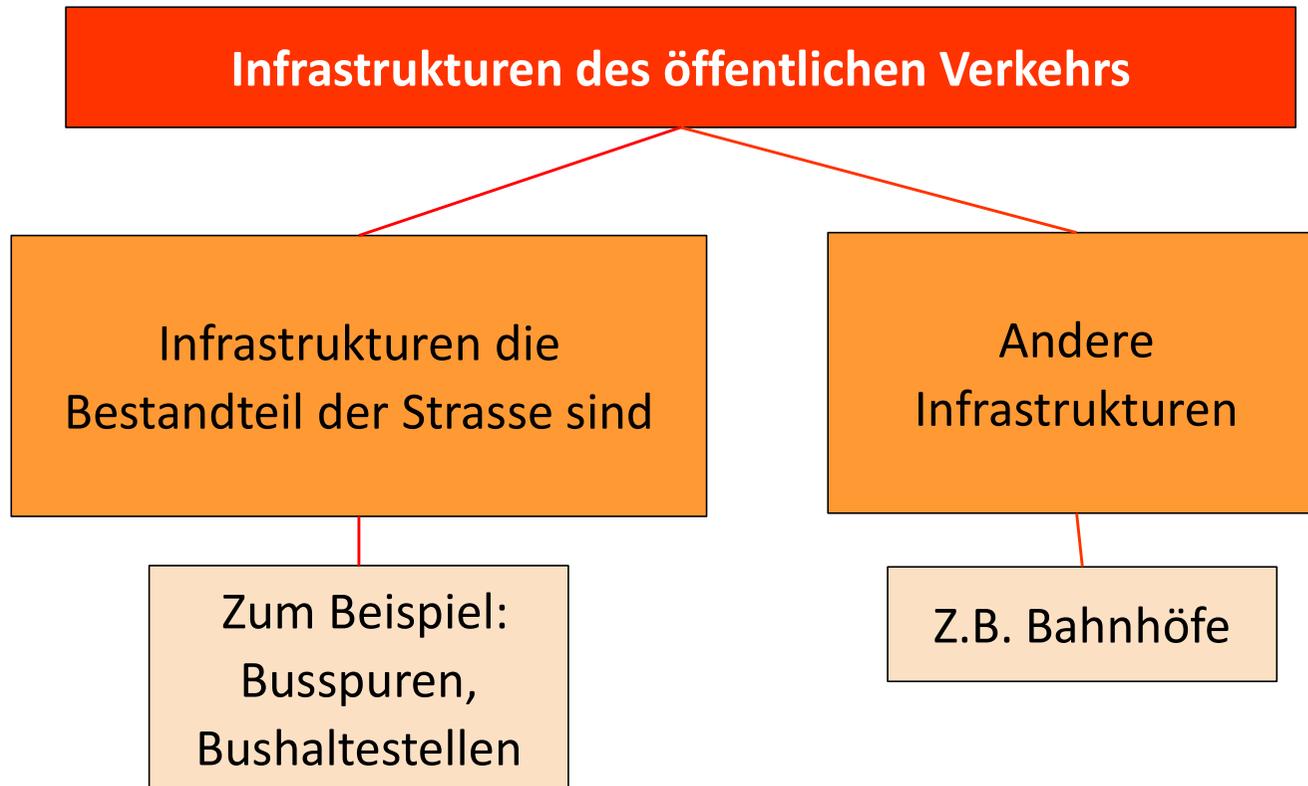
Kategorisierung der Strassen nach Funktion und Bedeutung:

- a) Hochleistungsstrassen
- b) Hauptverkehrstrassen
- c) Verbindungsstrassen
- d) Sammelstrassen
- e) Erschliessungsstrassen

2. Struktur des Gesetzes



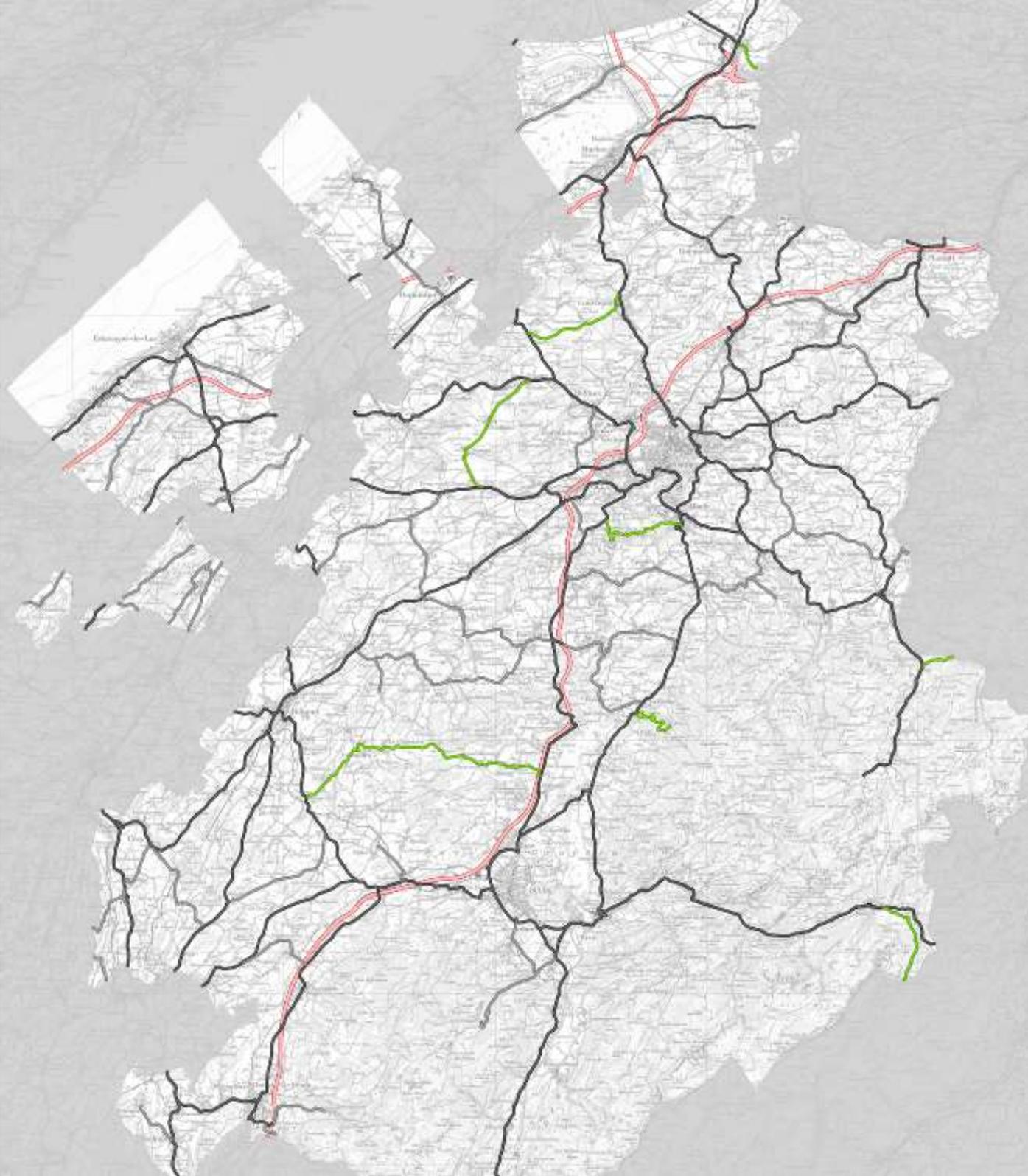
2. Struktur des Gesetzes



3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.1 Pläne des Kantonsstrassennetzes und der Gemeindestrassen

- Analyse des aktuellen Strassennetzes
- Unterscheidung nach Strassentyp:
 - Kantonsstrassen: dienen dem überregionalen und regionalen Verkehr (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen)
 - Gemeindestrassen: dienen dem interkommunalen Verkehr, Binnenverkehr (Verbindungs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen)
- Vorschlag des Staatsrates im Gesetzesentwurf (38.2 km hinzugefügt und 28.1 km aufgehoben)
- Entscheid des Grossen Rates (ca. 42 km hinzugefügt)
- Inkrafttreten am 1. Januar 2023 mit Übergangszeit von 2 Jahren für die Eigentumsübertragungen
 - Das TBA wird 2023 mit den betroffenen Gemeinden Kontakt aufnehmen



3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.2 Finanzierung von Bushaltestellen

- Vision eines öffentlichen Verkehrsnetzes unabhängig vom Strasseneigentümer
- Finanzierung aller Bushaltestellen, die von einer Buslinie bedient werden, die der Staat (mit-)finanziert:
 - Finanzierung bezieht sich nur auf die Standardausstattung einer Haltestelle
 - Die Überdachung der Haltestelle und Trottoirs = städtebauliche Objekte, die in der Verantwortung der Gemeinden bleiben
 - Finanzierung beinhaltet: Kosten für den Landerwerb, Arbeiten im Zusammenhang mit der Fahrbahn und der Markierung der Haltestelle sowie Mehrwertsteuer
- Planung in der Zuständigkeit des Staates
- Gemeinden bleiben zuständig für den Bau und Unterhalt

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.3 Lichtraumprofil und Bauabstand zur Strasse

- Lichtraumprofil (neu):
 - Über die Fahrbahn einer öffentlichen Strasse (+ 50 cm): Höhe von 4,50 Meter.
 - Wege der sanften Mobilität, mit Ausnahme der offiziellen Freizeitwege: 4 Meter
 - Isolierter Veloweg: 5 Meter

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

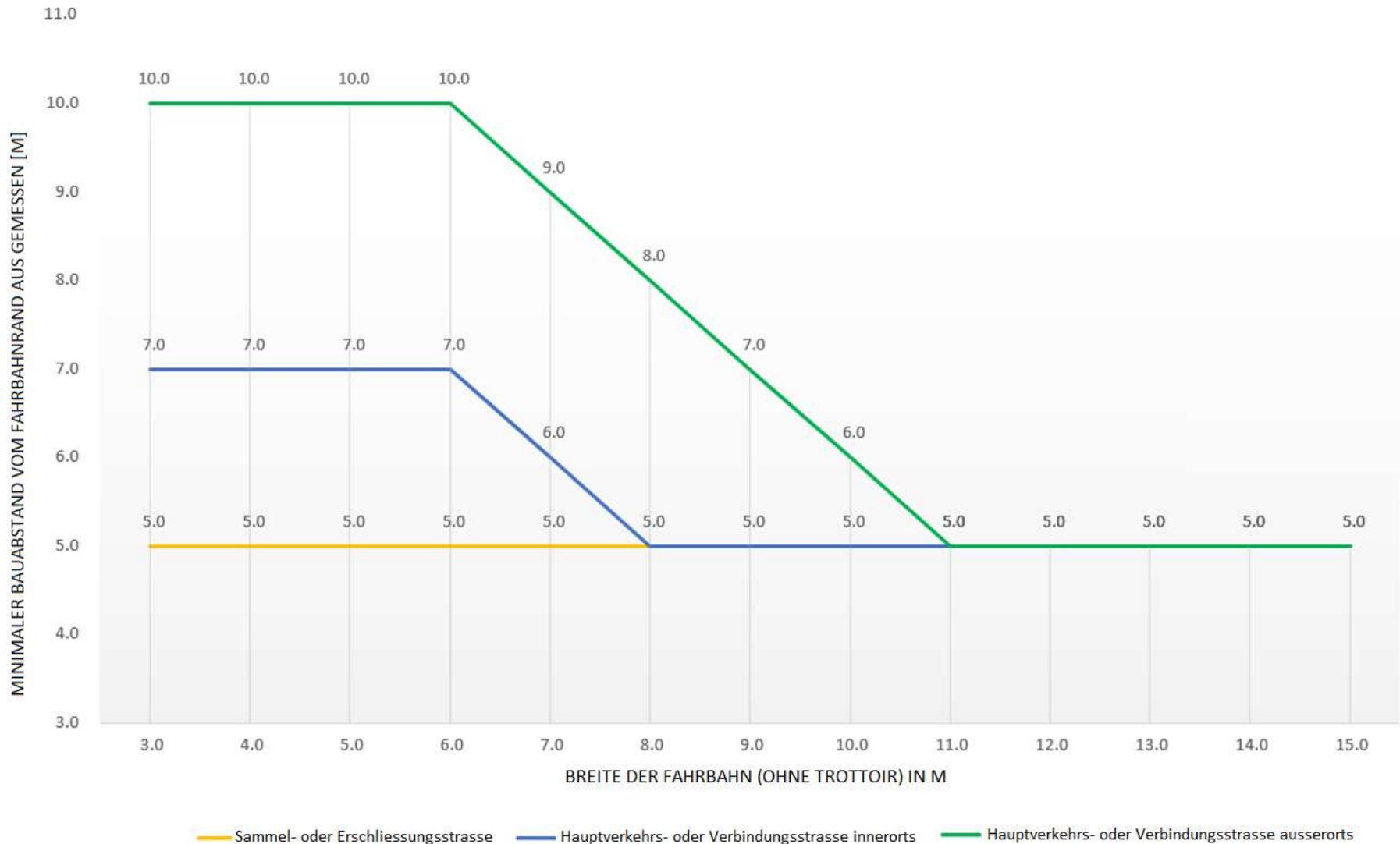
3.3 Lichtraumprofil und Bauabstand zur Strasse

- Bauabstand zur Strasse je nach Strassenbreite:

Fahrbahn- breite	Abstand vom Fahrbahnrand aus gemessen		
	Haupt- verkehrs- oder Verbin- dungsstr. ausserorts	Haupt- verkehrs- oder Verbin- dungsstr. innerorts	Sammel- oder Erschlies- sungsstr.
3.0	10.0	7.0	5.0
4.0	10.0	7.0	5.0
5.0	10.0	7.0	5.0
6.0	10.0	7.0	5.0
7.0	9.0	6.0	5.0
8.0	8.0	5.0	5.0
9.0	7.0	5.0	5.0
10.0	6.0	5.0	5.0
11.0	5.0	5.0	5.0
12.0	5.0	5.0	5.0
13.0	5.0	5.0	5.0
14.0	5.0	5.0	5.0
15.0	5.0	5.0	5.0

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.3 Lichtraumprofil und Bauabstand zur Strasse



3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.4 Detailbebauungspläne (DBP)

- Detailbebauungspläne = regeln die Überbaubarkeit von Teilgebieten der Gemeinde um die Grundordnung zu ergänzen oder zu präzisieren (Art. 62 ff. des Bau- und Raumplanungsgesetzes)
- Oft im Zusammenhang mit einer Mobilitätsinfrastruktur (z.B. Zufahrtsstrasse)
- Nunmehr Möglichkeit, ein Strassenprojekt in einem DBP zu integrieren
 - Bessere Koordination
 - Ein einziges Verfahren und eine einzige Genehmigung
 - Vorbehalt: vorherige Zustimmung der Direktion bzw. des TBA, wenn eine kantonale Infrastruktur betroffen ist.

33. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.5 Finanzielle Beteiligungen an Ortsdurchfahrtsmassnahmen (Valtraloc)

- Massnahmen innerorts auf Kantonsstrasse zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkung
- Staat beteiligt sich proportional am Durchgangsverkehr, der durch die Kantonsstrasse verursacht wird
- Berechnungsmodalitäten *gemäss Reglementsentwurf*:
 - Durchgangsverkehr: durchschnittlicher täglicher Verkehr – Quell- und Zielverkehr
 - Von der Gemeinde erstellte Studie zum Durchgangsverkehr
 - Für die nächsten 20 Jahre ist kein Umfahrungsstrassenprojekt geplant
 - Durchschnittlicher täglicher Verkehr von > 6'500 motorisierten Fahrzeugen
 - Massnahmen Teil eines Gesamtkonzeptes
 - Beteiligung auf dem Anteil der Kosten über 1 Mio. Franken

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.6 Bestellung des Ortsverkehrs

- Lokaler Personenverkehr = Personenverkehr, der die Feinerschliessung in Ortschaften sicherstellt
- Derzeitige Regelung: Bestellung nur durch einen regionalen Verkehrsverbund
- Neue Regelung: jede Gemeinde unter der Bedingung, dass das Angebot:
 - Nicht mit dem regionalen Personalverkehr konkurriert
 - Ermöglicht, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen
 - die Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit erfüllen
 - Mit den von der Gemeinde festgelegten Leitgrundsätzen übereinstimmt

33. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.6 Bestellung des Ortsverkehrs

Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit gemäss dem in die Vernehmlassung des Reglements

1. Die mitbestellten Leistungen des öffentlichen Ortsverkehrs müssen im Kantonszentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss kantonalem Richtplan liegen und wenigstens den Mindestkostendeckungsgrad oder die minimale Auslastung einhalten

33. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.6 Bestellung des Ortsverkehrs

2. Ein Mindestkostendeckungsgrad:

Fahrplantakt	Anzahl Kurse während der Tageskategorie mit dem dichtesten Takt	Minimaler Deckungsgrad	Angestrebter Deckungsgrad
> 30'	0–35	10 %	20 %
15–30'	36–71	20 %	30 %
10–15'	72–107	30 %	40 %
7,5–10'	108–143	40%	50 %
< 7,5'	144 oder mehr	50 %	50 %

ODER

Eine Mindestauslastung von 6%.

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.7 Kantonales Velowegnetz

- Netz unabhängig von Infrastrukturarten n und deren Eigentümern
- Netzplan ersetzt Sachplan Velo
- 3 Kategorien:
 - a) Verbindungsvelowege: verbindende Funktion zwischen Ortschaften
 - b) Sammelvelowege: nimmt Verkehr von den Zubringerstrassen zu den Verbindungsvelowegen auf -> Teil der kantonalen Velowege bei stark befahrenen Sammelvelowegen
 - c) Erschliessungswege: haben eine Quartierzubringerfunktion
- Arten: Expressradwege, Radweg, Radstreifen und gemischte Rad- und Fusswege

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

3.7 Kantonales Velowegnetz

- Planung: Staat
- Unterhalt: Staat (mit Kompetenzdelegationsmöglichkeiten) mit Ausnahme von gemischten Gemeindestrassen innerhalb von Gemeindebiet
- Bau: Staat mit Ausnahme der Radstreifen auf Gemeindestrassen
- Finanzierung:
 - Grundsatz: Staat
 - Ausnahme: gemischte Rad- und Fusswege innerhalb der Ortschaften: 1/3 Staat

3. Wichtigste Neuerungen für die Gemeinden

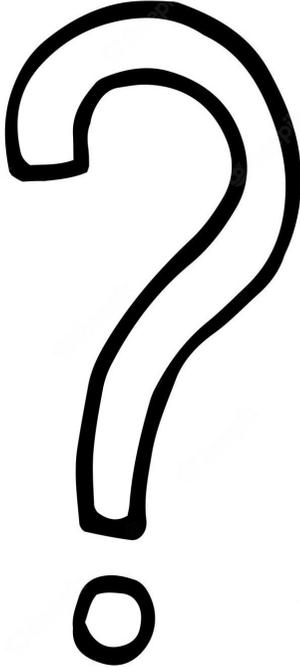
3.8 Mobilitätspläne

- Pflicht für alle Unternehmen und öffentliche Verwaltungen, mit mehr als 50 Beschäftigten, über ein Mobilitätsplan zu verfügen
- Mobilitätsplan = dient dem Definieren und Optimieren der von den Beschäftigten zurückgelegten Wege
- Pflicht ihn innerhalb 1 Jahres nach der Niederlassung auf dem Gebiet des Kantons zu erstellen.
 - falls bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits im Kanton ansässig: Frist von 2 Jahren
- Bei einem Bewilligungsgesuch im ordentlichen Verfahren, muss der Mobilitätsplan dem Gesuch beigelegt werden
- Einreichen des Mobilitätsplanes bei der Gemeinde, die ihn veröffentlicht
- Aktualisierung des Mobilitätsplanes alle 5 Jahre

4. Andere Neuerungen

- Kantonale Mobilitätsstrategie
- Subventionierung von Projekten zur nachhaltigen Mobilität und von innovativen Projekten
- Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes
- Verfahren bei der Aufhebung einer Route der sanften Mobilität
- Plan des kommunalen Straßennetzes zu erstellen
- Finanzieller Beitrag an multimodalen Plattformen

Fragen Questions



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Merci pour votre attention