



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA
Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg
T +41 26 305 36 44 / www.fr.ch/tba

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA
Reichengasse 32, 1701 Freiburg
T +41 26 304 14 33 / www.fr.ch/moba

Freiburg, 26 avril 2023

Anleitung 1004 D

Finanzierung von Bushaltestellen auf Gemeindestrassen

1. Zweck

Diese Richtlinie erläutert die Vorgaben und Modalitäten für den Erhalt einer staatlichen Finanzierung von Bushaltestellen auf Gemeindestrassen.

2. Rechtliche und technische Grundlagen

Rechtliche Grundlagen:

- > Artikel 174 Abs.1 des Mobilitätsgesetzes vom 5. November 2021 (MobG; SGF 780.1)
- > Artikel 96 des Mobilitätsreglements vom 20. Dezember 2022 (MobR; SGF 780.11)

Technische Grundlagen:

- > Amt für Mobilität (MobA) – Memorandum Bushaltestellen, 2015
- > Tiefbauamt (TBA) – Bushaltestellen (Anleitung 633_12d), 2023

3. Absichtserklärung

Für jedes Bushaltestellenprojekt (Einrichtung einer neuen oder Umgestaltung einer bestehenden Haltestelle) legt die Gemeinde dem Amt für Mobilität (MobA) einen formellen Absichtskatalog vor, der folgende Aspekte behandelt:

- > die Notwendigkeit der Einrichtung der Haltestelle;
- > den (ungefähren) Standort und seine Zugänglichkeit für den Fussverkehr;
- > die zu bevorzugende Haltestellentypologie (Fahrbahnhaltestelle, Bushaldebucht usw.).

Die Absichtserklärung muss vor der Schlussprüfung des Dossiers eingereicht werden. Im Falle einer Vorprüfung muss sie spätestens bei der Einreichung des Dossiers übermittelt werden. Die Absichtserklärung kann auch vor jedem Verfahren eingereicht werden. Das entsprechende Formular kann von der Website des MobA heruntergeladen werden.

3.1. Inhalt der Absichtserklärung

Entsprechend dem Memorandum Bushaltestellen muss die Absichtserklärung der Gemeinde folgende Elemente enthalten, damit das MobA über den Antrag entscheiden kann:

- > die Übereinstimmung mit dem regionalen Richtplan (RegRP), dem Ortsplan (OP) und dem Gemeinderichtplan (GemRP);
- > die Routen und Takte der bestehenden Buslinien;
der Erreichbarkeitsradius der Bushaltestelle (in der Regel 300 bis 500 m für Haltestellen von Regionallinien und 300 m bei Linien der Agglomeration) und das Potenzial in Bezug auf die Erschliessung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze¹;
- > die notwendigen und geplanten Anpassungen des sanften Mobilitätsnetzes (Trottoir, Querung usw.);
- > die geschätzte Zahl der Nutzerinnen und Nutzer und das Vorhandensein von Personen mit besonderen Merkmalen (Schulkinder, ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität usw.);
- > das Datum der letzten Sanierung;
- > das Vorliegen eines damit zusammenhängenden Strassenprojekts (Opportunität).

¹ [Karten der Schweiz – Schweizerische Eidgenossenschaft – map.geo.admin.ch](https://www.geo.admin.ch)

3.2. Kriterien für die Beurteilung der Absichtserklärung

Die Notwendigkeit einer Sanierung oder einer neuen Bushaltestelle wird anhand der folgenden Kriterien (Absichtserklärung) beurteilt:

- > die Konformität mit dem RegRP und dem OP/GemRP;
- > die Qualität der Anbindung an das bestehende oder geplante Fusswegnetz einschliesslich des Zeitplans für die Fertigstellung;
- > die Benutzungsfrequenz der Bushaltestelle (Anzahl Ein- und Ausstiege, sowie das Potenzial bei neuen Haltestellen);
- > das Vorhandensein von Nutzerinnen und Nutzern mit besonderen Merkmalen (Schüler, ältere Menschen usw.);
- > das Datum der letzten Sanierung;
- > das Vorliegen eines damit zusammenhängenden Strassenprojekts (Opportunität);
- > das Vorhandensein einer Buslinie (Kompatibilität mit dem bestehenden Netz);
- > die Priorisierung der Bushaltestelle laut Zweckmässigkeitsstudie für die Sanierung nach BehiG oder Nachweis einer Änderung, die ihre Priorisierung impliziert;
- > der Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Nutzen/Kosten/Frequenzen);
- > das Vorhandensein von Endhaltestellen oder die Notwendigkeit eines Bereichs für die Haltezeit;
- > die Grundausstattung einer zu definierenden Haltestelle und insbesondere die Berücksichtigung von Einrichtungen zugunsten von Velos (städtebauliche Einrichtungen), auf der Grundlage des KantRP oder der Realisierung einer multimodalen Plattform (mit finanzieller Beteiligung des Staats nach den Art. 179 MobG und 103 MobR).

4. Projekt (Vorprüfung und Genehmigung)

Um sicherzustellen, dass die Bushaltestellen dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen, müssen sich die beauftragten Planer unter anderem auf die folgenden vom Tiefbauamt (TBA) erstellten Dokumente stützen:

- > Richtlinie 1100d «Erreichbarkeit der Haltepunkte für Bushaltestellen gemäss BehiG – Haltekantenhöhe»;
- > Anleitung 633_12d «Bushaltestellen», die 2023 aktualisiert wurde und nun für alle Bushaltestellen gilt.

Die Variantenwahl (Prioritätenordnung 1 bis 5) und insbesondere eine allfällige Abweichung von der Priorität 1 muss im technischen Bericht begründet werden.

Die Praktikabilität des Anlegens von Bussen muss mithilfe von Schleppkurven nachgewiesen werden. Ausserdem muss im entsprechenden Plan die Höhe der Randsteine angegeben sein.

Die Kapazität der Haltekanten muss unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte geprüft werden:

- > die tatsächlichen Passagierzahlen für eine bestehende Bushaltestelle;
- > die prognostizierten Passagierzahlen, wenn es sich um eine neue Haltestelle handelt.

Als Obergrenze für die Belegung der Haltestelle wird ein Wert von 1,6 Personen/m² eingesetzt.

5. Finanzierung

Die staatliche Finanzierung deckt Folgendes ab:

- > Realisierung und Standardausstattung der Haltestelle;
 - > Bushaltestelle / Bushaldebucht;
 - > Haltekante und Anfahrtsbereich, einschliesslich der Randsteine;
 - > allfällige Einrichtungen, die verhindern, dass der Bus an der Haltestelle überholt wird (falls erforderlich);
 - > nicht gedeckte Veloabstellplätze, wenn es in einem Umkreis von etwa 100 m keine anderen Abstellmöglichkeiten gibt
- > Markierung der Haltestelle;
- > Kosten des Landerwerbs für die Haltestelle und die Haltekante;
- > Honorare im Zusammenhang mit den oben genannten Punkten;
- > MWST im Zusammenhang mit den oben genannten Punkten.

Die Elemente, deren Kosten der Staat übernimmt, sind im Anhang illustriert.

Vom Staat nicht finanziert werden namentlich die folgenden Elemente:

- > Fussgängerstreifen;
- > Schutzinseln (gilt auch für die Kosten einer allfälligen Verbreiterung);
- > Beleuchtung;
- > Unterstände und ihre Fundamente;
- > Parkierungsanlagen für die sanfte Mobilität;
- > Trottoirs und Fusswege, die den Zugang zu den Haltekanten ermöglichen;
- > Billettautomaten;
- > Fahrplantaafeln.

Ablauf des Verfahrens und einzureichende Dokumente

- 1 Die Gemeinde fügt ihrem zur Genehmigung vorgelegten Dossier einen detaillierten Kostenvoranschlag bei, auf dem die vom Staat übernommenen Einrichtungen hervorgehoben sind.
- 2 Das TBA, Sektor Gemeindestrassen, analysiert den Kostenvoranschlag und schlägt der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) den Pauschalbetrag vor.
- 3 Die RIMU erlässt mit der Genehmigung des Projekts einen Beschluss über die Finanzierung der Bushaltestelle.
- 4 Nach Abschluss der Arbeiten übergibt die Gemeinde dem TBA, Sektor Gemeindestrassen, eine Bestätigung der Fertigstellung der Bushaltestelle (Kopie des Abnahmeprotokolls).
- 5 Auf der Grundlage dieses Dokuments überweist das TBA den geschuldeten Betrag an die Gemeinde.



André Magnin
Kantonsingenieur




Grégoire Cantin
Vorsteher des Amtes für Umwelt

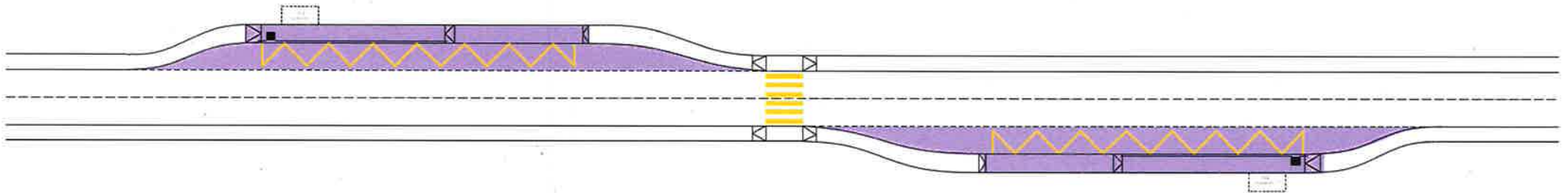
Anhang

Finanzierung von Busbuchten

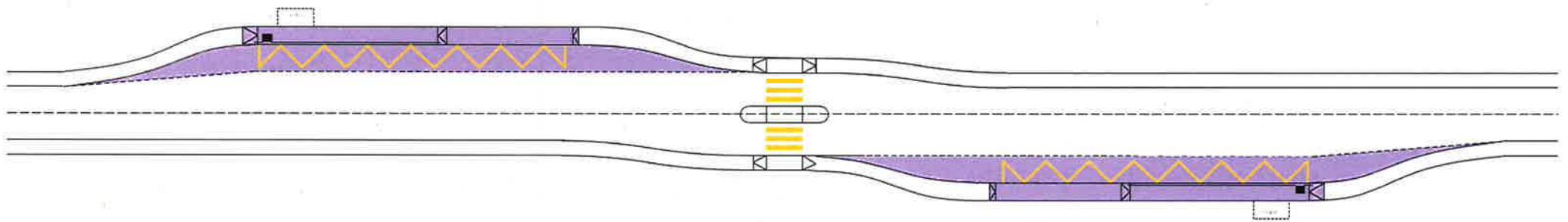
Legende

 Vom Staat finanziert

Busbucht ohne Insel




Busbucht mit Insel

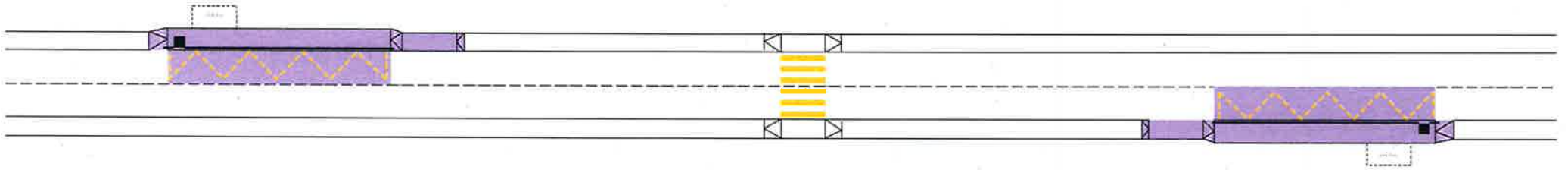


Finanzierung von Fahrbahnhaltestellen

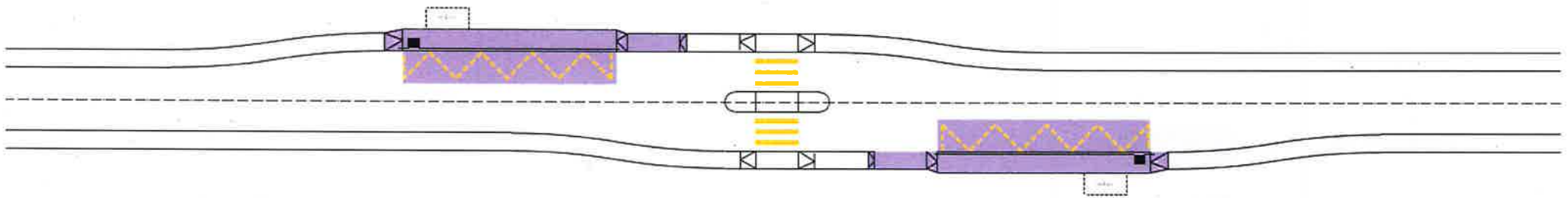
Legende

 Vom Staat finanziert

Fahrbahnhaltestelle ohne Insel



Fahrbahnhaltestelle mit Insel



Vom Staat finanzierte Standardausstattung

