

Vorentwurf vom 09.02.2021

Gesetz über die Mobilität (Mob)

vom ...

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu:

Geändert: 140.2 | 210.1 | 214.6.1 | 411.0.1 | 551.1 | 632.1 | 710.1 | 750.1 |
76.1 | 781.1 | 812.1 | 917.1 | 921.1 | 931.1 | 941.2 | 951.1

Aufgehoben: 741.1 | 741.8 | 780.1

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004, namentlich Artikel 78;

gestützt auf die Botschaft des Staatsrates vom ...;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

¹ Das Gesetz bezweckt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

² Es bezweckt ferner:

- a) ein umfassendes, sicheres und effizientes Mobilitätssystem, welches das Mobilitätsbedürfnis sämtlicher Nutzenden berücksichtigt;

- b) die Begünstigung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Sicherheit und Verkehrsfluss;
- c) die Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsaspekte mit den Zielen der Raumplanung, der Energiepolitik und des Umweltschutzes;
- d) die Innovation im Bereich der Mobilität;
- e) einfache und rasche Verfahren;
- f) eine ausgewogene und effiziente Verteilung der Aufgaben und Kosten zwischen Staat und Gemeinden.

Art. 2 Anwendungsbereich

¹ Dieses Gesetz regelt die Mobilität in all ihren Formen im Kanton.

² Es erfasst den privaten und öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie sämtliche Infrastrukturanlagen im Sinne von Artikel 26.

³ Strassen, die mehrheitlich der Land-, Forst- oder Alpwirtschaft dienen, werden in der Gesetzgebung über die Bodenverbesserungen geregelt.

⁴ Der Schultransport wird in der Schulgesetzgebung geregelt.

⁵ Vorbehalten bleibt die eidgenössische Gesetzgebung.

Art. 3 Grundsätze

¹ Die verschiedenen Formen der Mobilität sind untereinander sowie mit der Raumplanung und den mobilitätsrelevanten sektoriellen Politiken zu koordinieren.

² Der Staat achtet auf die Effizienz, die Attraktivität und die Sicherheit des Mobilitätssystems, insbesondere bei der sanften Mobilität, beim öffentlichen Verkehr, beim motorisierten Verkehr auf der Strasse und bei anderen Transportformen.

³ Die voraussichtliche klimatische Entwicklung wird berücksichtigt.

Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht

¹ Die Ämter erheben alle mobilitätsrelevanten Daten, die für die Erfüllung der Ziele des vorliegenden Gesetzes notwendig erscheinen.

² Insbesondere erheben sie alle fünf Jahre die Auslastung auf den Kantonsstrassen und prüfen den Zustand der Fahrbahnen.

³ Die Ämter sind – unter Wahrung des Datenschutzes der betroffenen Personen – befugt von Privaten und Gemeinwesen Auskünfte zu verlangen, betreffend:

- a) die Daten über die Benützung von Parkplätzen (insbesondere Preis, Dauer, Benutzende usw.);
- b) die Daten über die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel (insbesondere Preis, Frequentierung, Auslastung der Linien usw.);
- c) andere Daten, welche in engem Bezug zur Erfüllung ihrer Aufgaben stehen.

⁴ Sie können diese Daten veröffentlichen, soweit dies für die Erreichung der gesetzten Ziele notwendig ist und einem überwiegenden öffentlichen Interesse entspricht.

2 Zuständigkeiten

Art. 5 Staatsrat

¹ Der Staatsrat:

- a) übt die Oberaufsicht über die in diesem Gesetz geregelten Bereiche aus;
- b) erlässt das Ausführungsreglement zu diesem Gesetz und bezeichnet die zuständige Direktion und die zuständigen Ämter;
- c) nimmt die Aufgaben wahr, die ihm mit diesem Gesetz übertragen werden.

Art. 6 Zuständige Direktion

¹ Die mit der Mobilität betraute Direktion (die Direktion) übt die Befugnisse aus, die ihr dieses Gesetz überträgt.

² Insbesondere setzt sie die kantonale Mobilitätspolitik um und koordiniert diese, beaufsichtigt die Kantonsstrassen und ist zuständige Behörde für die Ausführung der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung in diesem Bereich, unter Vorbehalt der Zuständigkeit anderer Behörden.

³ Die Direktion ist zuständig für alle Aufgaben, die sich aus diesem Gesetz ergeben und für die nicht ausdrücklich die Zuständigkeit einer anderen Behörde vorgesehen ist.

⁴ Die Direktion ist die Kontaktstelle für das Bundesamt für Strassen und das Bundesamt für Verkehr, insbesondere im Zusammenhang mit Plangenehmigungsverfahren für Nationalstrassen und Eisenbahnen.

Art. 7 Ämter

¹ Die mit der Mobilität und dem Tiefbau betrauten Ämter (die Ämter) üben die Befugnisse aus, die ihnen dieses Gesetz verleiht.

² Die Ämter unterstützen die Direktion bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

³ Die Ämter üben die Aufsicht über die Gemeinden bei der Ausführung dieses Gesetzes aus.

⁴ Das Ausführungsreglement bestimmt die Zuständigkeiten des jeweiligen Amtes.

Art. 8 Gemeinden

¹ Unter Vorbehalt der Befugnisse der Direktion haben die Gemeinden die Aufsicht über die Gemeinde- und Privatstrassen im Gemeingebrauch.

² Die Gemeinden üben die Befugnisse aus, die ihnen dieses Gesetz und das Ausführungsreglement überträgt.

Art. 9 Beratende Mobilitätskommission

¹ Der Staatsrat setzt eine beratende Mobilitätskommission ein, die allgemeine Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität prüft, Vorschläge macht und zu Problemen der Mobilität Stellung nimmt.

² Die Kommission ist in Bezug auf die Regionen und die Sprache sowie die betroffenen Kreise repräsentativ zusammengesetzt.

³ Sie setzt sich aus höchstens fünfzehn Mitgliedern zusammen, deren fünf vom Grossen Rat und der Rest vom Staatsrat ernannt werden.

⁴ Sie kann Arbeitsgruppen bilden für Sektoralpolitiken oder konkrete Projekte. Sie kann Expertinnen oder Experten beiziehen.

3 Planungsinstrumente

Art. 10 Im Allgemeinen

¹ Die Gestaltung der Mobilität innerhalb des Kantons erfolgt mittels:

- a) der kantonalen Mobilitätsstrategie;
- b) dem Plan des Kantonsstrassennetzes;
- c) dem kantonalen Strassenbauplan;
- d) dem Plan des Gemeindestrassennetzes;
- e) dem Fusswegnetzplan;
- f) dem kantonalen Wanderwegnetzplan;
- g) dem kantonalen und den kommunalen Velowegnetzplänen;
- h) dem kantonalen sowie den regionalen und kommunalen Verkehrsplänen;
- i) den Sachplänen.

Art. 11 Kantonale Mobilitätsstrategie

¹ Die kantonale Mobilitätsstrategie enthält auf der Grundlage der anderen Planungsinstrumente gemäss Artikel 10 Bst. b–i sämtliche Mobilitätsrouten und den Stand aller genutzten Mobilitätsinfrastrukturanlagen, einschliesslich ihrer Auslastung und ihres Zustands, sowie die Mobilitätsziele für die nächsten zwanzig Jahre.

² Sie wird vom Staatsrat erlassen und zu Beginn jeder Legislatur von ihm aktualisiert und samt einem Bericht über die erreichten Ziele des vorherigen Mobilitätsplans dem Grossen Rat zur Information unterbreitet.

³ Sie ist behördenverbindlich, insbesondere im Hinblick auf die Erarbeitung der anderen Planungsinstrumente.

⁴ Sie berücksichtigt bereichsübergreifende Strategien und andere politische Instrumente.

Art. 12 Plan des Kantonsstrassennetzes

¹ Der Plan des Kantonsstrassennetzes bestimmt die Kantonsstrassen.

² Der Staatsrat beschliesst den Plan des Kantonsstrassennetzes und passt ihn soweit erforderlich an.

Art. 13 Strassenbauplan

¹ Der Strassenbauplan bestimmt, in welcher Reihenfolge Kantonsstrassen gebaut, ausgebaut und saniert werden.

² Er wird von der Direktion alle fünf Jahre erstellt und fortlaufend aktualisiert.

³ Von der im Strassenbauplan vorgesehene Reihenfolge darf nur in begründeten Fällen, insbesondere bei Dringlichkeit oder bei überwiegenden öffentlichen Interessen, abgewichen werden.

Art. 14 Plan des Gemeindestrassennetzes

¹ Der Plan des Gemeindestrassennetzes bestimmt die Gemeindestrassen.

² Er führt zudem die Privatstrassen im Gemeingebrauch auf.

³ Er wird von der Gemeinde beschlossen und in den Gemeinderichtplan und den regionalen Richtplan übertragen.

Art. 15 Fusswegnetzplan

¹ Die Gemeinden planen ihr Fusswegnetz im Gemeinderichtplan.

² Darin bestimmen die Gemeinden die Grundsätze und Ziele im Bereich der Fusswege, geben an, welche Fusswege bestehen, wie sie verlaufen sollen und welche neuzugestalten sind, und schlagen Verkehrsmassnahmen vor, welche die Fortbewegungsfreiheiten der Fussgänger begünstigen. Auf die Schulwege achten sie ganz besonders.

Art. 16 Kantonaler Wanderwegnetzplan

¹ Die Direktion plant, auf Empfehlung des offiziellen Tourismusträgers hin auf Kantonsebene gemäss der Gesetzgebung über den Tourismus das Wanderwegnetz mit dem kantonalen Wanderwegnetzplan.

² Darin bestimmt der Kanton die Grundsätze und Ziele im Bereich der Wanderwege und gibt an, welche Fusswege bestehen und wie sie verlaufen sollen. Anzugeben sind darin insbesondere auch der Belag der Wege sowie die für die Fussgänger neu zu gestaltenden Durchgänge.

³ Er wird mindestens alle zehn Jahre überprüft.

Art. 17 Velowege – Kantonaler Velowegnetzplan

¹ Die Direktion plant das Velowegnetz mit dem kantonalen Velowegnetzplan.

² Darin werden die Grundsätze und Ziele des Staates im Bereich der Velowege, die bestehenden Velowege und wie sie verlaufen sollen bestimmt. Anzugeben sind darin insbesondere auch der Belag der Wege sowie die für die Velofahrerinnen und Velofahrer gefährlichen Durchgänge, die neuzugestalten sind.

³ Radstreifen und Radwege schliessen sich nicht aus.

⁴ Der Plan wird mindestens alle zehn Jahre überprüft.

Art. 18 Velowege – Gemeindeplanung

¹ Die Gemeinden planen das kommunale Velowegnetz im Gemeinderichtplan.

² Das kommunale Velowegnetz vervollständigt das kantonale Netz und dient hauptsächlich der Fortbewegung innerhalb des Siedlungsgebiets.

Art. 19 Verkehrspläne – Kantonaler Verkehrsplan

¹ Die Direktion erlässt im Hinblick auf die Koordination des öffentlichen Verkehrs im Kanton den kantonalen Verkehrsplan.

² Der kantonale Verkehrsplan enthält die Grundsätze und Ziele im Bereich des Leistungsangebots für den öffentlichen Verkehr im Kanton.

Art. 20 Verkehrspläne – Interkommunaler Verkehrsplan

¹ Mehrere Gemeinden können gemeinsam einen interkommunalen Verkehrsplan erlassen, insbesondere zur Lösung regionaler öffentlicher Verkehrsprobleme.

² Der interkommunale Verkehrsplan wird von der Direktion genehmigt.

³ Die Pläne von regionalen Verbunden gelten, soweit sie die Mobilität betreffen, als interkommunale Verkehrspläne.

Art. 21 Verkehrspläne – Gemeinderichtplan

¹ Die Gemeinden organisieren ihren öffentlichen Verkehr in ihren Gemeinderichtplänen.

Art. 22 Sachpläne

¹ Die Direktion kann zu einzelnen Mobilitätsthemen (wie etwa Radwege, Park-and-Ride-Anlagen, Parkplatzkonzepte oder Übergänge der multimodalen Mobilität) Sachpläne erstellen.

Art. 23 Verhältnis zu Richtplänen

¹ Die Pläne nach diesem Gesetz müssen auf den kantonalen Richtplan abgestimmt werden und dürfen ihm nicht widersprechen.

² Die Gemeinderichtpläne müssen auf den Mobilitätsplan sowie die kantonalen und regionalen Pläne abgestimmt sein und dürfen ihnen nicht widersprechen.

Art. 24 Planungsgrundsätze

¹ Die Pläne sind behördenverbindlich.

² Die Direktion achtet bei der Genehmigung der Gemeindenetzpläne oder bei der Ausarbeitung der eigenen Netzpläne darauf, dass die bestehenden und zukünftigen Mobilitätsrouten ein Netz bilden, das:

- a) zusammenhängend ist, eine angemessene Dichte und einen homogenen Ausbaustandard aufweist;
- b) mit den gleichartigen Netzen der benachbarten Gemeinden, beziehungsweise mit den benachbarten Kantonen sowie mit den anderen Netzarten gesichert ist;
- c) die Routen, d. h. den Fussgängerverkehr, den Veloverkehr und den motorisierten Verkehr, wo möglich und angebracht, getrennt führt;
- d) möglichst sicher ist;

- e) möglichst attraktiv ist, wenn es sich um ein sanftes Mobilitätsnetz handelt;
- f) der Erholung dient, falls es sich um eine Freizeitroute handelt.

Art. 25 Vernehmlassung

¹ Bei der Planung seiner Netze hört der Staat die betroffenen Gemeinden und die interessierten Kreise vorgängig an.

² Bei der Planung ihrer Netze hören die Gemeinden die Ämter, Nachbargemeinden und interessierten Kreise vorgängig an.

³ Wenn für einen geplanten Netzabschnitt voraussichtlich keine Mobilitätsinfrastrukturanlage erforderlich ist, werden die betroffenen Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer im Voraus angehört. Das Ausführungsreglement legt das Entscheidungsverfahren fest.

4 Infrastruktur

4.1 Begriffe

Art. 26 Mobilitätsinfrastrukturanlagen

¹ Mobilitätsinfrastrukturanlagen sind sämtliche baulichen Einrichtungen, die der Mobilität dienen.

² Als Infrastrukturanlagen gelten namentlich Strassen, Wege, Eisenbahnen, Seilbahnen, Wasserwege sowie Haltestellen, Hafenanlagen, und Bahnhöfe.

³ Die Arten von Mobilitätsinfrastrukturanlagen sind:

- a) die Strassen;
- b) die sanften Mobilitätswege;
- c) die Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr.

Art. 27 Mobilitätsrouten

¹ Mobilitätsrouten umfassen sämtliche Verkehrswege auf dem Land, auf dem Wasser, in der Luft und im Untergrund.

² Sie werden auf der Basis von Netzplänen erstellt oder sind in diese zu übertragen.

³ Sie befinden sich in der Regel auf einer Mobilitätsinfrastrukturanlage.

⁴ Zu den Mobilitätsrouten gehören:

- a) Routen für den motorisierten Verkehr auf öffentlichen Strassen;

- b) Routen für die sanfte Mobilität auf sanften Mobilitätswegen, auf öffentlichen Strassen oder ohne Mobilitätsinfrastrukturanlagen;
- c) Linien des öffentlichen Verkehrs auf öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen oder öffentlichen Strassen.

4.2 Öffentliche Strassen

Art. 28 Begriff

¹ Die öffentliche Strasse ist eine Mobilitätsinfrastrukturanlage, die nicht der sanften Mobilität oder dem öffentlichen Verkehr vorbehalten ist und nicht ausschliesslich dem Privatgebrauch dient.

² Zur Strasse gehören nebst der eigentlichen Fahrbahn alle für ihren Betrieb notwendigen Anlagen, namentlich Brücken, Tunnels und andere Kunstbauten, Trottoirs, Radstreifen, an die Strasse angrenzende Radwege, Anschlüsse, Parkplätze, Ausweich- oder Haltestellen, Bushaltestellen und -streifen, Bankette, Böschungen, Stützmauern, Kanäle, Durchlässe, Signale, Schranken und anderes Zubehör.

Art. 29 Öffentliche Strassen – Einteilung

¹ Öffentliche Strassen umfassen:

- a) die Nationalstrassen;
- b) die Kantonsstrassen;
- c) die Gemeindestrassen;
- d) die Privatstrassen im Gemeingebrauch.

Art. 30 Öffentliche Strassen – Kategorien

¹ Die öffentlichen Strassen werden gemäss ihrer Funktion in fünf Kategorien unterteilt:

- a) Hochleistungsstrassen mit internationaler, nationaler und überregionaler Transitfunktion;
- b) Hauptverkehrsstrassen mit Verbindungsfunktion zwischen Regionen, namentlich diejenigen für die der Bund Beiträge nach Artikel 12 ff. des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel gewährt.
- c) Verbindungsstrassen mit Verbindungsfunktion zwischen Ortschaften;
- d) Sammelstrassen, die den Erschliessungsverkehr bündeln;
- e) Erschliessungsstrassen zur Verkehrserschliessung der Quartiere.

Art. 31 Nationalstrassen

¹ Die Nationalstrassen werden vom Bundesrecht bestimmt und unterstehen der Bundesgesetzgebung.

² Es handelt sich um Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen.

Art. 32 Kantonsstrassen – Grundsatz

¹ Kantonsstrassen dienen dem überregionalen und dem regionalen Verkehr.

² Es handelt sich um Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen, soweit sie keine Nationalstrassen sind, sowie um Verbindungsstrassen.

³ Das Kantonsstrassennetz und die entsprechenden Kategorien werden im Plan des Kantonsstrassennetzes festgelegt.

Art. 33 Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

¹ Arbeiten, Bauten und Anlagen städtebaulichen Charakters auf Kantonsstrassen sind jene, die in Bezug auf die Erfordernisse des allgemeinen Verkehrs durch die Erfordernisse einer örtlichen Erschliessung massgeblich verursacht werden.

² Als solche gelten namentlich:

- a) die Überbreiten der Fahrbahn, inbegriffen die Halte- und Parkplätze;
- b) die Kreuzungen mit oder ohne Vorsortierungen, mit Zugang zu einem Weiler, einem Quartier, einer Industrie-, Gewerbe- oder Sportzone;
- c) die Trottoirs, die Fussgängerstreifen mit der zugehörigen Beleuchtung und jede Anlage zum Schutz der Bevölkerung;
- d) die Signalisation, welche mit diesen genannten Ausbauten verbunden ist, sowie jene von Regionen, Orten, Objekten, Gebäuden oder Anlagen;
- e) die Ausbauten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie die Elemente zur Verschönerung, die Pflanzungen und die Dekorationen;
- f) die Beleuchtung innerorts.

Art. 34 Gemeindestrassen

¹ Die Gemeindestrassen dienen dem Binnenverkehr im gesamten Gebiet einer Gemeinde sowie dem interkommunalen Verkehr, soweit er nicht überregional oder regional ist.

² Es handelt sich um Verbindungsstrassen, soweit sie keine Kantonsstrassen sind, sowie Sammel- und Erschliessungsstrassen.

³ Das Gemeindestrassennetz und die entsprechenden Kategorien werden im Plan des Gemeindestrassennetzes festgelegt.

Art. 35 Privatstrassen im Gemeingebrauch

¹ Privatstrassen im Gemeingebrauch ergänzen das Gemeindestrassennetz.

² Die Privatstrassen im Gemeingebrauch sind im Plan des Gemeindestrassennetzes enthalten.

³ Privatstrassen stehen im Gemeingebrauch, wenn sie der Öffentlichkeit zugänglich sein sollen.

⁴ Im Streitfall stellt die Direktion nach Anhörung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers und anderer Betroffener fest, ob die Privatstrasse im Gemeingebrauch steht.

⁵ Die Eigentümerin oder der Eigentümer einer Privatstrasse im Gemeingebrauch hat Anspruch darauf, dass sie von der Gemeinde entschädigungslos in deren Eigentum übernommen wird, sofern er die Übertragungskosten übernimmt und die Strasse im Zeitpunkt der Übernahme den technischen Anforderungen entspricht. Die Strasse wird alsdann zur Gemeindestrasse.

Art. 36 Bau und Ausbau einer öffentlichen Strasse

¹ Bau und Ausbau einer öffentlichen Strasse erfolgt auf der Grundlage eines Mobilitätsroutenplans.

² Für den Bau und Ausbau einer Kantonsstrasse wird der Mobilitätsroutenplan vom Staat erstellt. Diese Aufgabe kann auf dessen Verlangen einer Gemeinde übertragen werden.

³ Für den Bau und Ausbau einer Gemeindestrasse, einer Privatstrasse im Gemeingebrauch, eines öffentlichen Wegs sowie städtebaulicher Objekte, mit Ausnahme derjenigen, an denen sich der Staat gemäss Artikel 103 Abs. 2 und 3 beteiligt, wird der Mobilitätsroutenplan von der betroffenen Gemeinde erstellt.

⁴ Strassen, die ausschliesslich privat sind, sind Gegenstand einer Baubewilligung. Im Zweifelsfall darüber, ob die Strasse privat oder öffentlich genutzt wird, holt der Oberamtmann den Rat der Direktion ein.

Art. 37 Eigentum

¹ Die Kantonsstrassen gehören zu den öffentlichen Sachen des Staats.

² Die Gemeindestrassen gehören zu den öffentlichen Sachen der Gemeinden.

³ Die Privatstrassen stehen im Privateigentum.

⁴ Das Eigentum an einer Strasse erstreckt sich grundsätzlich auf alle ihre Bestandteile.

⁵ Die öffentlichen Strassen und ihre Bestandteile müssen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers vermarktet werden. An Kreuzungen wird die höher klassierte Strasse auf der ganzen Länge vermarktet.

⁶ Wechselt eine Strasse die Hoheit oder erweitert sich ihre Ausdehnung, ist das Grundbuch auf Kosten der neuen Eigentümerin oder des neuen Eigentümers nachzuführen, sofern die Parteien nichts Abweichendes vereinbaren.

Art. 38 Verkehrsmanagement

¹ Das Verkehrsmanagement bezweckt, durch Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung die Kapazitäten des Strassennetzes optimal zu nutzen, Überlastungen und Störungen zu vermeiden sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen.

² Das Verkehrsmanagement auf öffentlichen Strassen ist Aufgabe des Staates. Diese Aufgabe kann ganz oder teilweise delegiert werden.

³ Die Gemeinde ist vor allen Massnahmen des Verkehrsmanagement, die sie betreffen, anzuhören.

Art. 39 Strassensignalisation

¹ Strassensignalisationsmassnahmen werden von der Strasseneigentümerin oder dem Strasseneigentümer gemäss den Anordnungen der zuständigen Behörde ausgeführt.

Art. 40 Strassennamen

¹ Die Strassennamen werden gemäss dem Gesetz über die amtliche Vermessung bestimmt.

4.3 Sanfte Mobilität

4.3.1 Allgemein

Art. 41 Definition

¹ Sanfte Mobilität ist jede nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsart, insbesondere die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Fahrrad oder in vergleichbarer Art.

Art. 42 Routen der sanften Mobilität – Definition

¹ Routen der sanften Mobilität sind die Fusswege, die Wanderwege, die Velowege für den Alltag und die Freizeit sowie die sonstigen öffentlichen Wege.

² Sie führen über sanfte Mobilitätswege, öffentliche Strassen oder über keine Mobilitätsinfrastrukturanlage.

Art. 43 Routen der sanften Mobilität – Öffentlicher Weg

¹ Ein öffentlicher Weg liegt vor, wenn:

- a) ein Interesse der Öffentlichkeit an der Benützung des Wegs besteht;
- b) er während längerer Zeit widerspruchslos von der Öffentlichkeit benutzt wurde;
- c) sich der Zugang für die Öffentlichkeit aus amtlichen Dokumenten oder Plänen ergibt; oder
- d) er im Grundbuch als entsprechende Dienstbarkeit eingetragen ist.

Art. 44 Routen der sanften Mobilität – Grundsatz

¹ Die Behörden achten namentlich auf die Erhaltung, den Zugang, die Erstellung, den Anschluss, die Förderung und die Signalisation der Routen der sanften Mobilität im Hinblick auf die Begünstigung der Fortbewegung mittels sanfter Mobilität.

Art. 45 Routen der sanften Mobilität – Aufhebung

a) Voraussetzungen

¹ Eine Route der sanften Mobilität kann bei einem überwiegenden Interesse der betroffenen Grundeigentümerin oder des betroffenen Grundeigentümers oder wenn die Route ihren Zweck nicht mehr erfüllen kann aufgehoben werden.

² Sie kann grundsätzlich nicht ohne angemessenen Ersatz aufgehoben werden.

³ Sie ist insbesondere zu ersetzen, wenn:

- a) sie nicht mehr frei befahrbar oder begehbar ist;
- b) sie unterbrochen wird;
- c) sie nicht mehr sicher befahren oder begangen werden kann, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren wird; oder
- d) ihre Attraktivität für die Freizeitnutzung stark eingeschränkt wird.

⁴ Die öffentlichen Wege sind keiner Ersatzpflicht unterstellt.

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

¹ Die vollständige oder teilweise Aufhebung einer Route der sanften Mobilität erfordert die Genehmigung der Direktion.

² Mit der Genehmigung der Aufhebung ordnet die Direktion den Ersatz auf Kosten des Verursachers an. Die Ersetzung erfolgt im Verfahren gemäss Artikel 75.

³ Die Aufhebung wird nicht genehmigt, wenn ein Ersatz von vornherein ausgeschlossen erscheint. Gegebenenfalls ist die Route der sanften Mobilität wiederherzustellen.

⁴ Die Aufhebung darf nicht vor Inbetriebnahme der Ersatzroute erfolgen.

⁵ Die Direktion nimmt die Anpassung des betroffenen Netzplanes vor oder ordnet dessen Anpassung an.

⁶ Die Zuständigkeit der Zivilgerichte für zivilrechtliche Streitigkeiten bleibt vorbehalten.

Art. 47 Sanfter Mobilitätsweg

¹ Die sanften Mobilitätswege sind Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die ausschliesslich der sanften Mobilität dienen.

² Der Bau oder Ausbau eines sanften Mobilitätsweges erfolgt mittels eines Mobilitätsroutenplanes.

4.3.2 *Fusswege*

Art. 48 Definition

¹ Fusswege sind hauptsächlich für den Alltagsgebrauch bestimmt.

² Sie liegen in der Regel im Siedlungsgebiet und sollen die Fortbewegung zu Fuss erleichtern.

³ Sie umfassen Fusswege im engen Sinn, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.

⁴ Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, namentlich Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.

⁵ Sie können über private Grundstücke insbesondere über der Öffentlichkeit zugängliche Plätze oder Durchgänge führen.

Art. 49 Bau und Ausbau

¹ Die Gemeinden sind zuständig für die Ausarbeitung der Mobilitätsroutenpläne für Fusswege.

² Fusswege auf oder entlang von Kantonsstrassen gelten als städtebauliche Objekte.

Art. 50 Eigentum

¹ Fusswege gehören zu den öffentlichen Sachen der Gemeinde, es sei denn, sie hätten städtebaulichen Charakter oder befänden sich auf einem Grundstück im Privateigentum.

*4.3.3 Wanderwege***Art. 51** Definition

¹ Wanderwege dienen vorwiegend der Erholung.

² Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets.

³ Sie umfassen namentlich Wanderpfade, Reitwege und Winterwanderwege, Velowander- und Mountainbike-Wege und -Routen sowie nach Möglichkeit historische Wegstrecken.

⁴ Sie erschliessen insbesondere für die Erholung und das Spazieren geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen.

Art. 52 Bau und Ausbau

¹ Die Gemeinden sowie der offizielle Tourismusträger auf Kantonsebene gemäss der Gesetzgebung über den Tourismus sind zuständig für die Ausarbeitung der Mobilitätsroutenpläne in Zusammenarbeit mit dem betroffenen Amt.

² Der Verlauf eines Wanderwegs kann vom kantonalen Wanderwegnetzplan leicht abweichen, wenn es die Umstände rechtfertigen.

Art. 53 Eigentum

¹ Wanderwege gehören zum Eigentum der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers, auf dessen Grundstück sie sich befinden.

Art. 54 Signalisation

¹ Die Signalisation der Wanderwege erfolgt auf Kantonsebene durch den offiziellen Tourismusträger gemäss der Gesetzgebung über den Tourismus.

² Interessierte private Organisationen können gegen Entschädigung mit der Signalisation betraut werden.

³ Grundeigentümerinnen und -eigentümer sind verpflichtet, entsprechende Signale auf ihrem Grundstück zu dulden.

Art. 55 Weitere Leistungen der Gemeinwesen

¹ Die öffentlichen Körperschaften stellen ihr nicht bewirtschaftetes Land unentgeltlich zur Verfügung, soweit es für den Bau und den Umbau von Wanderwegen benötigt wird.

4.3.4 Velowege

Art. 56 Definition

¹ Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturanlagen.

² Sie bestehen aus Velowegen für den Alltag sowie aus Velowegen für die Freizeit.

Art. 57 Velowegnetze für den Alltag

¹ Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

² Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velovorrangrouten, Radwege, Wege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturanlagen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.

Art. 58 Velowegnetze für die Freizeit

¹ Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.

² Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen und Radwege.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften, Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen sowie touristische Einrichtungen.

Art. 59 Bau und Ausbau

¹ Der Staat ist zuständig für die Ausarbeitung der Mobilitätsroutenpläne für die kantonalen Velowege sowie für die kantonalen Rad- und Fusswege. Diese Aufgabe kann auf ihr Verlangen auf eine Gemeinde übertragen werden.

² Die Gemeinde ist zuständig für die Ausarbeitung der Mobilitätsroutenpläne für die kommunalen Velowege.

Art. 60 Eigentum

¹ Soweit sie sich nicht auf dem Grundstück eines anderen befinden, gehören die kantonalen Velowege zu den öffentlichen Sachen des Kantons und die kommunalen Velowege zu denjenigen der Gemeinden.

² Fusswege mit kantonalem Radstreifen sind Eigentum des Kantons.

Art. 61 Signalisation

¹ Die Signalisation auf kantonalen Velowegen wird vom Staat sichergestellt, jene auf kommunalen Velowegen von der jeweiligen Gemeinde.

² Grundeigentümerinnen und -eigentümer sind verpflichtet, entsprechende Signalisationen auf ihrem Grundstück zu dulden.

4.4 Verkehrsinfrastrukturanlagen**Art. 62** Begriff

¹ Zur Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gehören alle Anlagen und Einrichtungen, die vorrangig dem öffentlichen Verkehr dienen.

² Als Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs gelten insbesondere die Eisenbahnanlagen, Busbahnhöfe, Seilbahnen, Hafenanlagen, Wasserwege und ihre Anlagen, Bushaltestellen, Busstreifen, Oberleitungen und Park-and-Ride-Anlagen sowie dazu gehörende Gebäude und Park- und Wendepunkte.

Art. 63 Bau und Ausbau – Grundsatz

¹ Bau und Ausbau einer Verkehrsinfrastrukturanlage erfolgt auf der Grundlage eines Mobilitätsroutenplans.

Art. 64 Bau und Ausbau – Verkehrsinfrastrukturen auf Strassen

¹ Der Besteller ist zuständig für die Ausarbeitung des Mobilitätsroutenplans für eine Verkehrsinfrastrukturanlage, die Bestandteil einer Strasse ist.

² Bestellt der Staat gemeinsam mit dem Bund oder einem anderen Gemeinwesen, gilt der Staat als Besteller.

³ Die Gemeinde ist zuständig für die Ausarbeitung eines Mobilitätsroutenplans für eine Bushaltestelle auf Gemeindestrasse.

Art. 65 Bau und Ausbau – Andere Verkehrsinfrastrukturanlagen

¹ Der Mobilitätsroutenplan für andere Verkehrsinfrastrukturanlagen werden vom Staat oder den Gemeinden erstellt.

² Die interkantonalen Vereinbarungen über die Erneuerung und die Erhaltung der Bauwerke der II. Juragewässerkorrektion bleiben vorbehalten.

³ Die Bundesgesetzgebung bleibt vorbehalten.

Art. 66 Zurverfügungstellung der Anlage

¹ Die Infrastrukturanlagen müssen allen Anbietern von öffentlichen Transportleistungen gegen angemessene Entschädigung zur Verfügung gestellt werden.

² Im Streitfall entscheidet die Direktion über die Höhe der Entschädigung.

Art. 67 Koordination

¹ Verkehrsinfrastrukturanlagen sind mit anderen Mobilitätsformen zu koordinieren.

4.5 Gemeinsame Bestimmungen

4.5.1 Bau und Ausbau

4.5.1.1 Mobilitätsroutenplan

Art. 68 Inhalt des Mobilitätsroutenplans

¹ Der Bau oder die Änderung einer Mobilitätsinfrastrukturanlage erfolgt gemäss einem Mobilitätsroutenplan, der aus Ausführungsplänen besteht.

² Der Ausführungsplan enthält die nötigen Angaben über die Art, die Masse und den Standort des Werkes und dessen Nebenanlagen, die entsprechenden Sicherheitsmassnahmen und die Einzelheiten technischer Natur.

³ Erfordert das Projekt den Erwerb von privaten Grundstücken oder Teile davon, enthält der Mobilitätsroutenplan einen entsprechenden Enteignungsplan.

⁴ Erfordert das Projekt Signalisationsmassnahmen, enthält der Mobilitätsroutenplan auch einen unverbindlichen Signalisationsplan. Die Anordnung der Signalisationsmassnahmen folgen indes dem Verfahren gemäss der Sondergesetzgebung.

Art. 69 Anforderungen – Im Allgemeinen

¹ Der Mobilitätsroutenplan wird genehmigt, wenn das Projekt den technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen sowie den Erfordernissen der Sicherheit und des Verkehrs entspricht und alle anderen gesetzlichen Vorschriften eingehalten sind.

² Andere schützenswerte Interessen, namentlich eine haushälterische Nutzung des Bodens, der Gewässer, Natur-, Landschafts- und Kulturgüter sowie des Umweltschutzes und des Schutzes der Biodiversität sind zu berücksichtigen.

³ Das Ausführungsreglement bestimmt die technischen Eigenschaften der Mobilitätsinfrastrukturen, insbesondere bezüglich Bauart, Fahrbahnbreite, Gefälle, Kurvenradien und Sichtweiten.

Art. 70 Anforderungen – Mobilitätsrouten der Gemeinden

¹ Beim Bau von kommunalen Mobilitätsrouten ist ein zweckmässiger Anschluss an das Mobilitätsnetz der Nachbargemeinden anzustreben.

² Erfordert der Bau oder Ausbau einer Verbindungsrouten die Zusammenarbeit der Nachbargemeinden, so ist der Mobilitätsroutenplan im gemeinsamen Einvernehmen auszuarbeiten. Im Streitfall bestimmt die Direktion die Gemeinde, welche die Pläne auszuarbeiten hat.

³ Die Bestimmungen betreffend die Zweckverbände der Gemeinden bleiben vorbehalten.

Art. 71 Anforderungen – Trottoirs und andere Schutzanlagen

¹ Trottoirs und andere Anlagen zum Schutze der Bevölkerung wie Unter- und Überführungen für Fussgänger oder Tiere sowie Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel, sind zu bauen, wenn die Verkehrsdichte oder die Erfordernisse der Sicherheit dies verlangen.

² Die Beschaffenheit der Anlagen sowie die technischen Anforderungen werden durch das Ausführungsreglement bestimmt.

³ Bei der Planung ist die Attraktivität und Sicherheit der Anlage besonders zu beachten.

Art. 72 Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit

¹ Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit müssen Teil eines Gesamtverkehrskonzepts sein und in den Gemeinderichtplan integriert werden.

² Bei Neugestaltungsvorhaben von Ortsdurchfahrten auf Kantons- und Gemeindestrassen wird besonders darauf geachtet, dass die vom Verkehr verursachten Belastungen und Konflikte reduziert und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert wird.

Art. 73 Ersatzvornahme

¹ Der Staat kann von Amtes wegen einen Mobilitätsroutenplan anstelle der betroffenen Gemeinde erlassen, wenn der Bau oder Ausbau einer Strasse, eines Strassenanschlusses, eines Radwegs oder eines Radstreifens notwendig ist und:

- a) sich die betroffenen Gemeinden nicht einigen können; oder
- b) eine Gemeinde die erforderlichen Pläne nicht ausarbeitet.

² Verweigert die Gemeinde oder eine Privatperson die Ausführung der Arbeiten gemäss dem Mobilitätsroutenplan, so lässt sie der Staat auf Kosten der Strasseneigentümerin oder des Strasseneigentümers ausführen.

Art. 74 Koordination

¹ Erfordert ein Projekt die Intervention von mehreren Hoheitsträgern, insbesondere wenn städtebauliche Objekte oder Mobilitätsrouten unterschiedlicher Eigentümerinnen und Eigentümer betroffen sind, sind Projektierungs- und Ausführungsarbeiten zu koordinieren.

² Namentlich kann die Direktion ein Leitverfahren, welches das gesamte Projekt erfasst, sowie einen Hoheitsträger, welcher für die Leitung des Verfahrens und des Projekts verantwortlich ist, definieren. Sind kantonale Mobilitätsrouten mitbetroffen, so ist dies in der Regel der Staat.

4.5.1.2 Genehmigungsverfahren

Art. 75 Grundsatz

¹ Für die Genehmigung, die Änderung und die Aufhebung des Mobilitätsroutenplans gelten sinngemäss:

- a) Artikel 22 RPBG, wenn der Mobilitätsroutenplan in die Zuständigkeit des Staates fällt;
- b) die Artikel 83 bis 89 RPBG, wenn der Mobilitätsroutenplan in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt.

² Grundeigentümerinnen und -eigentümer, deren Grundstücke für das Projekt beansprucht werden, werden persönlich benachrichtigt.

³ Erfordert eine Mobilitätsinfrastrukturanlage die Errichtung von Nebenanlagen oder Bewilligungen gemäss Sondergesetzgebung, erlässt die Direktion einen einzigen, umfassenden Entscheid, welcher die Bewilligungen gemäss Sondergesetzgebung beinhaltet.

⁴ Bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr, können begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden.

⁵ Die Direktion kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.

Art. 76 Vereinfachtes Verfahren

¹ Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:

- a) örtlich begrenzten Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimmbar Betroffenen;
- b) Anlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt;
- c) Anlagen, die spätestens nach drei Jahren wieder entfernt werden;
- d) geringfügige Änderungen des Mobilitätsroutenplans im Verlauf des Verfahrens.

² Im vereinfachten Verfahren wird das Projekt weder publiziert noch öffentlich aufgelegt. Der Bauherr benachrichtigt durch eingeschriebenen Brief die Betroffenen, welche innert vierzehn Tagen Einsprache erheben können, soweit sie nicht vorher schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben.

³ Die Direktion kann im Rahmen der Schlussprüfung die Gutachten der Ämter und Gemeinden einholen. Sie setzt ihnen hierfür eine angemessene Frist.

⁴ Im Übrigen ist das ordentliche Verfahren anwendbar. Im Zweifelsfall ist dieses anzuwenden.

Art. 77 Detailbebauungsplan

¹ Bau und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die sich aus einem Detailbebauungsplan gemäss Artikel 62 ff. RPBG ergeben, werden im Verfahren für den entsprechenden Detailbebauungsplan genehmigt.

² Erfordert ein Bauprojekt bauliche Massnahmen bezüglich der Mobilitätsinfrastrukturanlagen, wie insbesondere den Ausbau von Strassen oder den Bau von Nebenanlagen, so ist für das Projekt ein Detailbebauungsplan gemäss Artikel 62 ff. RPBG zu erstellen, welcher diese Massnahmen mitumfasst.

³ Der Detailbebauungsplan hat bezüglich der Mobilitätsinfrastrukturanlagen den Anforderungen von Artikel 41 ff. RPBG zu genügen.

Art. 78 Sperrwirkung

¹ Nach der Auflage des Mobilitätsroutenplans oder der Benachrichtigung der Grundeigentümerinnen oder dem Grundeigentümer darf auf den betroffenen Grundstücken nichts vorgenommen werden, was die Ausführung des Plans behindern könnte. Insbesondere ist die Überbauung der für das Projekt ausgeschiedenen Flächen und der Bauverbotsgrenzen untersagt.

² Der Bau auf dem betreffenden Grundstück erfordert für Mobilitätsinfrastrukturanlagen, für die der Staat den Mobilitätsroutenplan erstellt hat, die Genehmigung der Direktion bzw. der Gemeinde für andere Mobilitätsinfrastrukturanlagen.

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn das Projekt den Bau der Mobilitätsinfrastrukturanlage nicht erschwert oder verteuert und die spätere Beanspruchung des Bauverbotsstreifens nicht beeinträchtigt.

Art. 79 Vorsorgliche Massnahmen – Zeitliches Bauverbot

¹ Die Direktion kann sämtliche Neu- und Umbauarbeiten an Gebäuden und Tiefbauwerken sowie Anpflanzungen verbieten, wenn vorauszusehen ist, dass diese Arbeiten den Bau oder Ausbau einer Mobilitätsinfrastrukturanlage, für die der Staat den Mobilitätsroutenplan erstellt hat, erheblich erschweren würden.

² Das gleiche Recht steht der Gemeinde für Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die in ihre Zuständigkeit fallen, zu.

³ Das Verbot wird mit seiner Eröffnung wirksam; eine allfällige Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

⁴ Das Verbot wird hinfällig, wenn nicht innert sechs Monaten ab Eröffnung des Verbots eine Planungszone oder der Mobilitätsroutenplan öffentlich aufgelegt wird.

Art. 80 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszone

a) Inhalt

¹ Um die freie Verfügung über den benötigten Boden für den Bau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen zu sichern, kann die Direktion beziehungsweise die Gemeinde Planungszone erlassen.

² In den Planungszone darf ohne Bewilligung der Direktion für eine Mobilitätsinfrastrukturanlage, für die der Staat einen Mobilitätsroutenplan erstellt hat, beziehungsweise der Gemeinde für eine andere Mobilitätsinfrastrukturanlage, kein Neu- und kein Umbau ausgeführt werden, der den Wert des Gebäudes oder des Grundstückes vermehrt.

³ Die Bewilligung kann erteilt werden, wenn die vorgesehenen Arbeiten den Bau der Mobilitätsinfrastrukturanlage nicht erschweren oder verteuern und die Festlegung der Baugrenzen nicht behindern.

Art. 81 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszonen
b) Verfahren

¹ Die Planungszone wird in den Gemeinden durch Veröffentlichung im Amtsblatt und durch Auflage der Pläne auf der Gemeindeschreiberei bekannt gegeben, wo sie während dreissig Tagen eingesehen werden können. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden persönlich benachrichtigt.

² Wer durch die Pläne betroffen ist, kann während der Einsprachefrist bei der Erlassbehörde Einsprache erheben.

³ Die Erlassbehörde führt eine Einigungsverhandlung mit den Einsprechenden durch und entscheidet bei deren Scheitern über die Einsprachen.

⁴ Die Festlegung der belegten Zonen tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft; eine allfällige Einsprache oder Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

Art. 82 Vorsorgliche Massnahmen – Planungszonen
c) Verfall

¹ Die Planungszonen fallen mit der öffentlichen Auflage des Mobilitätsroutenplans oder spätestens 5 Jahre nach deren Veröffentlichung dahin.

² Die Direktion kann die Frist bei wichtigen Gründen um 3 Jahre verlängern.

Art. 83 Vermessung, Sondierung und Verpflockung

¹ Personen, die beauftragt sind, ein Projekt für den Bau, die Anpassung oder den Unterhalt einer Mobilitätsinfrastrukturanlage auszuarbeiten, sind berechtigt, die benötigten Grundstücke zu betreten Verpflockungen anzubringen und Vermessungen und Sondierungen und alle übrigen zweckdienlichen Vorbereitungsarbeiten vorzunehmen.

² Die betroffenen Personen werden vorher durch öffentliche Bekanntmachung oder, sofern sie nicht zu zahlreich sind, persönlich informiert.

³ Das Entfernen von Pflöcken, Fixpunkten und dergleichen ist untersagt.

⁴ Die Enteignungsgesetzgebung bleibt vorbehalten.

Art. 84 Vorzeitiger Baubeginn

¹ Ausnahmsweise kann die Direktion den vorzeitigen Baubeginn unter den im Ausführungsreglement festgelegten Voraussetzungen bewilligen.

4.5.1.3 Wirkung

Art. 85 Baubewilligung

¹ Die Genehmigung des Mobilitätsroutenplanes gilt als Baubewilligung.

Art. 86 Gültigkeitsdauer

¹ Die genehmigten Pläne sind hinfällig, wenn innert fünf Jahren nach ihrer rechtskräftigen Genehmigung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen wird.

² Bei überwiegenden Interessen kann die Direktion die Geltungsdauer der Pläne um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit dem rechtskräftigen Plangenehmigungsentscheid wesentlich verändert haben.

Art. 87 Landerwerb – Grundsatz

¹ Die Plangenehmigungsbehörde versucht so früh wie möglich und noch vor Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens, die notwendigen Rechte freihändig oder durch Güterumlegung einvernehmlich zu erwerben. Wenn keine Einigung über einen freihändigen Erwerb getroffen werden kann, erfolgt der Erwerb auf dem Enteignungsweg.

² Das Verfahren zur Güterzusammenlegung wird nach dem kantonalen Bodenverbesserungsgesetz und dem Raumplanungs- und Baugesetz durchgeführt.

Art. 88 Landerwerb – Öffentliche Urkunden

¹ Die für den freihändigen Landerwerb erforderlichen öffentlichen Urkunden können vom amtlichen Geometer in der von der Gesetzgebung über die amtliche Vermessung vorgesehenen Form ausgefertigt werden, wenn die folgenden beiden Bedingungen erfüllt sind:

- a) sie beziehen sich auf Eigentumsübertragungen im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen;
- b) sie beziehen sich weder auf den Erwerb ganzer Parzellen im Hinblick auf einen Tausch oder eine spätere Güterumlegung noch auf einen vorsorglichen Erwerb vor der Auflage eines Projekts.

² Das gleiche gilt, wenn Parzellen vom öffentlichen ins private Eigentum übertragen werden.

³ Die nach diesem Artikel vorgenommenen Eigentumsübertragungen werden von den Grundbuch- und Handänderungsgebühren befreit.

Art. 89 Landerwerb – Anmerkung

¹ Die provisorische schriftliche Vereinbarung zwischen den Eigentümerinnen und Eigentümern und dem öffentlichen Gemeinwesen im Hinblick auf den Landerwerb für den Bau- oder Ausbau einer Mobilitätsinfrastrukturanlage kann im Grundbuch angemerkt werden.

² Die Anmerkung wird auf Begehren des öffentlichen Gemeinwesens hin vorgenommen.

Art. 90 Landerwerb – Enteignung

¹ Mit der Genehmigung des Mobilitätsroutenplans werden die Flächen, die im Enteignungsplan für Bau, Unterhalt und Betrieb der Mobilitätsinfrastrukturanlagen ausgeschieden sind, und für die vorgesehenen Anpassungen auf Nachbargrundstücken enteignet. Gleichzeitig wird über die Einsprache gegen die Enteignung entschieden.

² Können sich Behörde und die betroffene Grundeigentümerin oder der betroffenen Grundeigentümer über die Höhe einer allfälligen Entschädigung nicht einigen, kann sich dieser an das Enteignungsgericht wenden, welches über die Entschädigung entscheidet.

4.5.1.4 Ausführung der Arbeiten

Art. 91 Zuständigkeit – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates

¹ Bau- und Ausbau von kantonalen Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates, mit Ausnahme der städtebaulichen Objekte, die vollständig von den Gemeinden finanziert werden, werden vom Staat ausgeführt.

² Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen den zuständigen Ämtern. Die Aufgabe kann ganz oder teilweise an eine Gemeinde oder Drittpersonen übertragen werden.

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

¹ Bau- und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum der Gemeinden sowie von städtebaulichen Objekten, an deren Kosten sich der Staat nicht beteiligt, werden von der Gemeinde ausgeführt.

² Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen dem Gemeinderat. Die letztere Aufgabe kann ganz oder teilweise an Drittpersonen übertragen werden.

³ Die Bestimmungen des Gesetzes über die Gemeinden betreffend die Zuständigkeit der verschiedenen Behörden in Finanzsachen bleiben vorbehalten.

Art. 93 Zuständigkeit – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum von Privaten

¹ Bau- und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum von Privaten werden durch diese ausgeführt.

Art. 94 Zuständigkeit – Koordination

¹ Ist für das Projekt die Intervention von mehreren Hoheitsträgern vorgesehen, insbesondere wenn städtebauliche Objekte oder Mobilitätsinfrastrukturanlagen verschiedener Eigentümerinnen und Eigentümer betroffen sind, sind die Bau- und Ausbauarbeiten zeitlich und inhaltlich dergestalt aufeinander abzustimmen, dass die wirtschaftlichste Lösung gewählt werden kann.

² Namentlich können sämtliche Arbeiten gemeinsam vergeben werden oder einer der Hoheitsträger kann ermächtigt werden, sämtliche Arbeiten zu vergeben.

Art. 95 Voraussetzungen

¹ Bei der Ausführung der Arbeiten ist auf die Sicherheit sowie auf die schützenswerten Interessen gemäss Artikel 69 Abs. 2 und namentlich auf die Verwendung energetisch effizienter Technologien zu achten.

Art. 96 Zeitweilige Schutzanlagen

¹ Die Grundeigentümerinnen und -eigentümer müssen zeitweilige Schutzanlagen gestatten, die für den Bau und Ausbau der Mobilitätsinfrastrukturanlagen und ihren Schutz gegen Schäden durch Natureinwirkungen notwendig sind.

² Sie sind vorher über die Errichtung dieser Anlagen zu benachrichtigen.

³ Für die aus den Massnahmen entstehenden Schäden wird eine angemessene Entschädigung ausbezahlt. Kommt keine Einigung zustande, so wird die Entschädigung durch das Enteignungsgericht festgesetzt.

Art. 97 Übergabe an den Verkehr

¹ Die öffentlichen Strassen dürfen dem Verkehr erst dann übergeben werden, wenn der Stand der Bauarbeiten und die getroffenen Sicherheitsmassnahmen dies erlauben.

4.5.2 *Kosten*

4.5.2.1 Allgemein

Art. 98 Kostenverteilung

¹ Haben mehrere Beteiligte, insbesondere verschiedene Gemeinwesen, Transportunternehmen oder sonstige Private, ein Interesse an einem Bau- und Ausbauprojekt, werden die Kosten unter den Beteiligten nach Massgabe ihres Interesses verteilt, unter Vorbehalt nachfolgender Bestimmungen.

² Das Ausführungsreglement legt die Kriterien für die Kostenverteilung fest.

³ Die Beteiligten können ihren Anteil an den Kosten der Mobilitätsinfrastrukturanlage durch das Mittel eines verwaltungsrechtlichen Vertrags festlegen.

Art. 99 Nachhaltige und geteilte Mobilität

¹ Der Staat kann die Benützung von Fahrzeugen mit geringeren Umwelteinflüssen fördern, insbesondere durch die finanzielle Unterstützung der Elektrifizierung oder einer anderen erneuerbaren Energieform, und der geteilten Mobilität.

Art. 100 Innovation

¹ Der Staat kann im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung, die Sicherheit und den Umweltschutz Forschung und Initiativen zu Mobilität sowie zu Bau und Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturanlagen fördern und subventionieren.

Art. 101 Kosten für die Signalisation

¹ Die Kosten für die Signalisierung der Mobilitätsinfrastrukturanlagen beinhalten die Kosten für deren Anschaffung, Installation und Erneuerung.

4.5.2.2 Strassen

Art. 102 Grundsatz

¹ Die Bau- und Ausbaukosten sowie die Kosten der Signalisation der Strassen und ihrer Bestandteile werden von der Strasseneigentümerin oder vom Strasseneigentümer getragen.

² Zu den Kosten gehören insbesondere die Ausgaben für Projektierung, Grundstückserwerb, Arbeiten, Bauaufsicht und Vermarktung.

³ Die Vorschriften des Raumplanungs- und Baugesetzes, insbesondere jene über die Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer an den Erschliessungskosten, bleiben vorbehalten.

Art. 103 Städtebauliche Objekte

¹ Die Bau- und Ausbaukosten von städtebaulichen Objekten gehen zu Lasten der Gemeinde oder allfälliger betroffener Dritter.

² Der Staat beteiligt sich an den Bau- und Ausbaukosten von städtebaulichen Objekten, die er verlangt und die für das ordnungsgemässe Funktionieren der Kantonsstrasse erforderlich oder aufgrund der Entwicklung der Kantonsstrasse notwendig geworden sind.

³ Werden Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs oder der Geschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerhalb von Ortschaften hauptsächlich aufgrund des Durchgangsverkehrs notwendig, subventioniert der Staat diese Massnahmen nach Massgabe des Durchgangsverkehrs. Das Ausführungsreglement bestimmt die Modalität für die Berechnung des Durchgangsverkehrs.

Art. 104 Beteiligung anderer Gemeinden

¹ Dient eine Gemeindestrasse in besonderer Weise dem Verkehr anderer Gemeinden, so bezeichnet die Direktion nach ihrer Anhörung die Gemeinden, welche an die Kosten beizutragen haben, und setzt den Anteil fest, den jede Gemeinde zu leisten hat.

Art. 105 Strassenkreuzungen

¹ Die Kosten für den Bau neuer Kreuzungen fallen einschliesslich der erforderlichen Anpassungen der bestehenden Strasse, zu Lasten der neuen Strasse an.

² Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten.

4.5.2.3 Routen der sanften Mobilität

Art. 106 Fusswege

¹ Die Kosten für den Bau und Ausbau von Fusswegen tragen die Gemeinden.

² Artikel 103 Abs. 2 bleibt vorbehalten.

Art. 107 Wanderwege

¹ Die Finanzierung des Baus und Ausbaus der Wanderwege obliegt den Gemeinden. Die finanzielle Unterstützung gemäss Gesetz über den Tourismus bleibt vorbehalten.

² Der offizielle Tourismusträger auf Kantonsebene gemäss der Gesetzgebung über den Tourismus trägt die Kosten für die Signalisation.

Art. 108 Velowege

¹ Die Kosten für den Bau und Ausbau sowie die Signalisation von kantonalen Velowegen trägt der Staat.

² Die Kosten für den Bau und Ausbau sowie die Signalisation von kommunalen Velowegen tragen die Gemeinden.

Art. 109 Kantonale Rad- und Fusswege

¹ Die Kosten für den Bau und Ausbau sowie die Signalisation von kantonalen Rad- und Fusswegen ausserhalb von Ortschaften trägt der Staat.

² Die Kosten für den Bau und Ausbau sowie die Signalisation von kantonalen Rad- und Fusswegen mit kantonalem Radstreifen innerhalb von Ortschaften trägt zu zwei Dritteln der Staat und zu einem Drittel die Gemeinde, auf deren Gebiet sie sich befinden.

4.5.2.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 110 Grundsatz

¹ Das Gemeinwesen, welches den Plan für den Bau oder Ausbau einer Verkehrsinfrastrukturanlage erstellt, trägt grundsätzlich die Kosten.

² Es verständigt sich vorgängig über die Beteiligung mit den betroffenen Transportunternehmen, den anderen betroffenen Gemeinwesen, den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern und allfälligen Dritten.

Art. 111 Bahninfrastrukturfonds

¹ Der Staat und die Gemeinden tragen den Anteil des Staats an der jährlichen Einlage in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes.

² Die Gemeinden beteiligen sich zu 13,78 % am kantonalen Beitrag.

³ Der Anteil zulasten der Gemeinden wird gemäss der Zahl der zivilrechtlichen Bevölkerung unter ihnen aufgeteilt. Das Ausführungsreglement legt die Einzelheiten fest.

Art. 112 Beteiligung des Staates

¹ Der Staat kann:

- a) Beiträge an Studien im Hinblick auf den Bau und Ausbau von Bahninfrastruktur, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert wird, gewähren;

- b) andere Studien, den Bau oder den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturanlagen finanzieren, sofern sie von regionalem Interesse sind.

4.5.2.5 Andere finanzielle Beiträge

Art. 113 Beiträge an Mobilitätsinfrastrukturanlagen in Städten und Agglomerationen

¹ Der Staat unterstützt die Studien zur Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen finanziell in der Höhe von 30 % der Gesamtkosten und bis zu einem Betrag von höchstens 300'000 Franken pro Planungsperiode. Die Gesamt-Referenzkosten werden nach Abzug der Bundessbeiträge und gegebenenfalls der in anderen Gesetzen vorgesehenen kantonalen Subventionen bestimmt. Der Staatsrat legt die weiteren Kriterien für die Gewährung dieser finanziellen Unterstützung fest.

² Der Staat kann den Trägerschaften, die für die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich sind, eine zusätzliche finanzielle Unterstützung für die Mobilitätsinfrastrukturmassnahmen und die Massnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raums gewähren, gegebenenfalls nach Abzug der Bundessubventionen und der in anderen Gesetzen vorgesehenen kantonalen Beiträgen.

³ Im Ausführungsreglement werden das Verfahren zur Anerkennung von Massnahmen sowie die Modalitäten für die Gewährung und der Anteil der finanziellen Unterstützung bestimmt. Der Staatsrat legt den Höchstbetrag der finanziellen Beiträge für jede Generation eines Agglomerationsprogramms fest.

Art. 114 Beiträge für Lärm – und Schallschutzmassnahmen

¹ Der Staat gewährt Beiträge für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden bei:

- a) Gemeindestrassen;
- b) Privatstrassen im Gemeingebrauch.

² Es werden Arbeiten subventioniert, die in einer Programmvereinbarung vorgesehen sind und mit denen die in der Vereinbarung definierten Ziele erreicht werden können. Werden Mittel frei, weil Arbeiten aufgeschoben oder aufgegeben werden, so können mit diesen Mitteln Arbeiten subventioniert werden, die in der Programmvereinbarung zwar nicht vorgesehen waren, aber ähnliche Ziele verfolgen.

³ Die Höhe der Subvention kann den in der Programmvereinbarung festgelegten Betrag nicht übersteigen.

⁴ Die Beitragsbemessung wird im Ausführungsreglement festgelegt.

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

¹ Der Staat kann Beiträge an Investitionen in Park-and-Ride- und in Bike-and-Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung leisten.

² Die Artikel 112 und 113 bleiben vorbehalten.

Art. 116 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes

¹ Es wird ein Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (der Fonds) eingerichtet.

² Der Fonds bezweckt:

- a) die Sicherheit des Mobilitätsnetzes durch kantonale Präventionskampagnen zu fördern;
- b) Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Mobilitätsnetzes zu begünstigen;
- c) die Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung, insbesondere in den Schulen, zu unterstützen.

³ Der Fonds wird finanziert durch:

- a) einen Zehntel des jährlichen Erlöses aus den Ordnungsbussen, die der Staat aufgrund des Ordnungsbussengesetzes einnimmt;
- b) zu seinen Gunsten ausgerichteten Vermächtnissen, Schenkungen und Spenden;
- c) alle anderen Ressourcen, die ihm zugewiesen werden können.

⁴ Der Fonds wird von einer Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes verwaltet, deren Zusammensetzung im Ausführungsreglement bestimmt wird.

⁵ Die Direktion entscheidet auf Vorschlag der Kommission über die Verwendung der verfügbaren Mittel.

⁶ Über die Verwendung der verfügbaren Mittel wird grundsätzlich jährlich entschieden. Die Direktion kann aber die Verwendung aufschieben, wenn der verfügbare Betrag für eine wirksame Verwendung nicht ausreicht

⁷ Die eingegangenen finanziellen Verpflichtungen sollten den im Fonds verfügbaren Betrag nicht übersteigen.

4.5.3 *Unterhalt*

4.5.3.1 *Begriff*

Art. 117

¹ Unter *Unterhalt* ist die Gesamtheit der Massnahmen zu verstehen, die das ordnungsgemässe Funktionieren der Mobilitätsinfrastrukturanlagen, inklusive der Signalisation, und ihren Betrieb sicherstellen, um sie in gutem Zustand zu erhalten und zu konservieren, durch betrieblichen und baulichen *Unterhalt*.

4.5.3.2 *Unterhaltungspflicht*

Art. 118 Grundsatz

¹ Der *Unterhalt* obliegt unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmung der Eigentümerin oder dem Eigentümer der Mobilitätsinfrastrukturanlage.

Art. 119 Städtebauliche Objekte

¹ Die Gemeinde unterhält die städtebaulichen Werke und Anlagen.

² Der *Unterhalt* von Werken und Anlagen, an deren Finanzierung sich der Staat gemäss Artikel 103 Abs. 2 beteiligt, obliegt dem Staat.

Art. 120 Fusswege

¹ Die Gemeinde unterhält die Fusswege.

Art. 121 Wanderwege

¹ Die Gemeinde unterhält die Wanderwege auf ihrem Gebiet.

Art. 122 Velowege

¹ Der *Unterhalt* der kantonalen Velowege obliegt dem Staat.

² Der *Unterhalt* der kommunalen Velowege obliegt der Gemeinde.

Art. 123 Kantonale Rad- und Fusswege

¹ Der *Unterhalt* eines kantonalen Rad- und Fussweges ausserorts obliegt dem Staat.

² Der *Unterhalt* eines kantonalen Rad- und Fussweges innerorts obliegt zu zwei Dritteln dem Staat und zu einem Drittel der Gemeinde, auf dessen Gebiet sich der Weg befindet.

4.5.3.3 Grundsätze

Art. 124 Organisation

¹ Der Staat und die Gemeinden führen die Unterhaltsarbeiten durch ihre Verwaltungsstellen aus.

² Unterhaltsarbeiten können gesamthaft oder teilweise an Dritte übertragen werden.

Art. 125 Unterhaltskosten

¹ Die Unterhaltskosten gehen zulasten des Unterhaltspflichtigen.

² Bei mehreren Beteiligten werden die Kosten unter den Beteiligten aufgeteilt.

³ Das Ausführungsreglement legt die Kriterien für die Kostenverteilung fest.

⁴ Die Beteiligten können ihren Anteil an den Kosten am Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturanlage durch einen verwaltungsrechtlichen Vertrag festlegen

Art. 126 Arbeiten der Anstösser

¹ Die Gemeinden können durch ein Reglement den Anstössern die Reinigung und Räumung der Trottoirs, Fussgängertreppen und -zugänge oder die Kosten für diese Arbeiten ganz oder teilweise auferlegen.

Art. 127 Unterhalt der Nationalstrassen

¹ Der Unterhalt der Nationalstrassen erfolgt nach Massgabe der Bundesgesetzgebung.

Art. 128 Ersatzvornahme

¹ Unterlässt die Gemeinde oder ein Privater den ihm obliegenden Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturanlage oder deren Bestandteile, kann die Direktion, nach Abmahnung mit angemessener Fristansetzung, die Arbeiten auf Kosten des Unterhaltspflichtigen ausführen lassen.

² In dringenden Fällen kann die Direktion die Arbeiten ohne vorgängige Ankündigung ausführen.

Art. 129 Unterhaltsstandard – Im Allgemeinen

¹ Die Mobilitätsinfrastrukturanlagen sind möglichst so zu unterhalten und zu benutzen, dass sie sich in gutem Zustand befinden und die Verkehrssicherheit gewährleisten ist.

² Der Unterhalt erfolgt umweltfreundlich und wirtschaftlich. Synthetische Pflanzenschutzmittel sind für den Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturanlagen, unter Vorbehalt des Bundesrechts, verboten.

Art. 130 Unterhaltsstandard – Winterdienst

¹ Die Mobilitätsinfrastrukturanlagen sind im Winter in dem Masse befahrbar zu halten, wie dies dem Unterhaltungspflichtigen zugemutet werden kann.

² Auf den Winterdienst kann verzichtet werden, wenn das öffentliche Interesse die Offenhaltung der Strasse nicht erfordert oder wenn die Offenhaltung aus Gründen der Sicherheit nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist.

³ Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten, namentlich die Prioritätenordnung und den Zeitplan des Winterdienstes.

Art. 131 Unterhaltsstandard – Beleuchtung

¹ Wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, namentlich an besonders gefährlichen Stellen und Abschnitten, in Unterführungen und in Tunnels von einer gewissen Bedeutung, müssen Mobilitätsinfrastrukturanlagen, mit Ausnahme von Wanderwegen, beleuchtet werden.

² Die Beleuchtung muss nachhaltig sein.

³ Die Beleuchtung muss reduziert werden. Die Beleuchtung kann zu wenig frequentierten Zeiten reduziert oder gänzlich abgestellt werden, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

4.5.4 Benützung

Art. 132 Gemeingebrauch

¹ Die Mobilitätsinfrastrukturanlagen dürfen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung, ihrer Gestaltung, der örtlichen Verhältnisse und der geltenden Vorschriften von allen unentgeltlich und ohne besondere Erlaubnis benutzt werden.

² Der Gemeingebrauch kann im überwiegenden öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden.

³ Die Beschränkung des Gemeingebrauchs hat keine Entschädigungsansprüche zur Folge.

⁴ Die gesetzlichen Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung bleiben vorbehalten.

Art. 133 Werkleitungen – Grundsatz

¹ Werkleitungen im Bereich der Mobilitätsinfrastrukturanlagen können aufgrund einer Bewilligung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Infrastruktur erstellt, umgelegt, erneuert oder unterhalten werden.

² Werkleitungen sind möglichst ausserhalb der Fahrbahn zu verlegen und so zu erstellen und zu unterhalten, dass sie den Verkehr nicht gefährden.

³ Arbeiten an den Werkleitungen sind mit dem Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturanlagen zu koordinieren.

Art. 134 Werkleitungen – Verantwortlichkeit des Werkleitungseigentümers

¹ Die Werkleitungseigentümerin oder der Werkleitungseigentümer haftet gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer der Mobilitätsinfrastrukturanlage für sämtliche Zusatzkosten und Schäden, welche durch die Werkleitungen oder Arbeiten an ihnen verursacht werden.

² Erfordern Bauarbeiten an der Mobilitätsinfrastrukturanlage eine Anpassung oder Verlegung der Werkleitungen, ist die Werkleitungseigentümerin oder der Werkleitungseigentümer verpflichtet, die Leitungen auf eigene Kosten anzupassen oder zu verlegen.

³ Verursacht die Rücksichtnahme auf Leitungen Mehrkosten beim Bau oder Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturanlagen, trägt die Werkleitungseigentümerin oder der Werkleitungseigentümer diese Mehrkosten.

Art. 135 Parkplätze

¹ Die Gestaltung der Parkplatzordnung auf und entlang der Mobilitätsinfrastrukturanlagen obliegt bei den Mobilitätsinfrastrukturanlagen dem Staat, die Eigentum des Staates sind, und der jeweiligen Gemeinde bei allen anderen Infrastrukturen.

² Massnahmen bezüglich Parkplätzen, die einen Einfluss auf den Verkehr haben, müssen auf der Grundlage eines von der Direktion genehmigten Parkplatzkonzepts getroffen werden, das den Anforderungen der Raumplanung entspricht.

Art. 136 Verlassene Fahrzeuge

¹ Es ist verboten, auf einer öffentlichen Strasse Fahrzeuge ohne Kontrollschilder oder in schrottreifem Zustand zu lagern.

² Das Ausführungsreglement bestimmt das zu befolgende Entsorgungsverfahren.

Art. 137 Unsachgemässe Nutzung – Missbräuchliche Benützung

¹ Es ist untersagt, die Mobilitätsinfrastrukturanlage zu versperren, zu verunreinigen, zu beschädigen oder sonstwie unsachgemäss zu benützen.

² Wer eine Mobilitätsinfrastrukturanlage verunreinigt, hat sie unverzüglich wieder instand zu setzen. Kommt er dieser Pflicht trotz schriftlicher Aufforderung nicht innert nützlicher Frist nach, wird die Reinigung auf seine Kosten durch den Unterhaltspflichtigen durchgeführt.

³ Die Reparaturkosten der beschädigten Mobilitätsinfrastrukturanlage gehen zu Lasten des Urhebers des Schadens.

Art. 138 Unsachgemässe Nutzung – Aussergewöhnliche Abnutzung

¹ Verursachen Transporte eine ungewöhnliche Abnutzung oder Beschädigung der Mobilitätsrouten, so trägt jener, der diese Transporte angeordnet, und subsidiär jener, der sie unternommen hat, die Ausbesserungs- oder Unterhaltskosten.

² Hat eine Fortbewegungsart eine besondere Abnutzung einer Mobilitätsinfrastruktur zur Folge, so können die betroffenen Nutzerinnen und Nutzer zur Mitfinanzierung herangezogen werden.

³ Vorbehalten bleibt die Möglichkeit, die voraussichtlichen Schäden im Voraus durch Vereinbarung zu regeln.

Art. 139 Unsachgemässe Nutzung – Schadenersatz

¹ Der Betrag des Schadenersatzes für die Beschädigung, Verunreinigung oder aussergewöhnliche Abnutzung wird bei Mobilitätsinfrastrukturen, die Eigentum des Staates sind, von der Direktion, bei den anderen Mobilitätsinfrastrukturen von der Gemeinde jeweils nach Anhörung der Betroffenen durch Verfügung festgesetzt.

Art. 140 Beschränkung des Eigentums – Schutz des Verkehrs

¹ Eigentümerinnen und Eigentümer müssen zeitweilige Eingriffe auf ihren Grundstücken durch Betreten, Abstellen von Fahrzeugen und Geräten oder Erstellung von Anlagen, dulden, wenn dies zum Schutz der Mobilitätsroute oder des Verkehrs, insbesondere infolge von Naturereignissen oder Unfällen, notwendig erscheint.

² Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind über den Eingriff so schnell wie möglich zu informieren.

³ Erweisen sich die Massnahmen als längerfristig oder dauerhaft, ist das Enteignungsverfahren durchzuführen.

Art. 141 Beschränkung des Eigentums – Temporäre Verkehrsmassnahmen

¹ Erfordern Verkehrsstörungen, insbesondere infolge von Naturereignissen, Unfällen, Grossanlässen oder Bauarbeiten, Verkehrsumleitungen, sind die Anstösser gehalten, ihr Grundstück und insbesondere Strassen und Wege vorübergehend für die Aufrechterhaltung des Verkehrs zur Verfügung zu stellen.

² Die Verursacherin oder der Verursacher der Verkehrsumleitung haftet die Eigentümerin oder dem Eigentümer der Strasse für dessen Schaden sowie für die Kosten der Massnahmen.

³ Die Ämter und die Kantonspolizei koordinieren die Verkehrsmassnahmen. Die Kantonspolizei gewährleistet den Verkehrsfluss bei Beschränkungen des Verkehrs.

4.5.5 *Angrenzende Grundstücke*

4.5.5.1 Grundsatz

Art. 142 Allgemein

¹ Die Eigentümerinnen und Eigentümer angrenzender Grundstücke dürfen die Mobilitätsrouten weder durch Bauten, Anlagen, Pflanzen, Bäume noch durch sonstige Vorkehren beeinträchtigen. Sie haben ihr Grundstück dementsprechend zu unterhalten.

² Die Benützung dieser Grundstücke darf namentlich die Sicht der Benützenden der Mobilitätsroute und der Zugänge nicht behindern und die Sicht auf Kinder, Tiere oder Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die auf die Mobilitätsroute gelangen könnten, ist immer zu gewährleisten.

Art. 143 Änderung am Gelände

¹ Die Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen an den an Mobilitätsrouten anstossenden Grundstücken keine Änderungen vornehmen, welche die Festigkeit der Mobilitätsroute und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

² Wird durch eine natürliche oder künstliche Veränderung des benachbarten Grundstücks der Bestand der Mobilitätsroute bedroht oder der Verkehr gefährdet, so ist die Eigentümerin oder der Eigentümer der Mobilitätsroute gehalten, die notwendigen Sicherheitsmassnahmen zu treffen. Erfordern es die Umstände, so ordnet die zuständige Behörde diese Massnahmen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers des benachbarten Grundstücks an Ort und Stelle an.

³ Die zivilrechtlichen Behelfe bleiben vorbehalten.

Art. 144 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken

¹ Es ist untersagt, Wasser oder andere Flüssigkeiten auf die Mobilitätsroute zu leiten oder darüber fließen zu lassen.

² Die Zuleitung von Wasser in eine Entwässerungsanlage einer Mobilitätsinfrastruktur bedarf einer Bewilligung der Eigentümerin oder des Eigentümers.

Art. 145 Wasserabfluss – Strassenabwasser

¹ Das Strassenabwasser muss von den tiefer gelegenen Grundstücken aufgenommen werden, auch wenn die Ableitung durch Rinnen, Sickergräben oder Durchlässe erfolgt.

² Erleidet die Eigentümerin oder der Eigentümer des tiefer gelegenen Grundstücks dadurch einen übermässigen Schaden, so kann er vom Eigentümer der Mobilitätsinfrastruktur verlangen, dass er auf seine Kosten eine Leitung durch das untere Grundstück errichtet.

³ Anstösserinnen und Anstösser müssen den Durchgang der Kanalisationen, die das Wasser der Mobilitätsinfrastruktur durch ihr Grundstück abführen, gegen volle Entschädigung zulassen.

⁴ Die Eigentümerin und der Eigentümer einer öffentlichen Kanalisation ist gegen volle Entschädigung verpflichtet, das Abwasser der Mobilitätsinfrastruktur aufzunehmen, sofern seine Anlage hierzu geeignet ist.

4.5.5.2 Abstand und Lichtraumprofil

Art. 146 Lichtraumprofil

¹ Der Raum über dem Rand der öffentlichen Strasse einschliesslich des Raums von 0,50 m seitlich zum Fahrbahnrand ist bis auf eine Höhe von mindestens 4,50 m frei zu halten.

² Der Raum über Routen der sanften Mobilität, mit Ausnahme von Wanderwegen, ist bis auf eine Höhe von 2,50 m frei zu halten.

Art. 147 Strassenabstand – Grundsatz

¹ Der Strassenabstand gemessen ab der Strassenachse, welcher für Bauten, Anlagen, Pflanzungen oder sonstige Gegenstände entlang einer öffentlichen Strasse unter Vorbehalt nachfolgender Bestimmungen zu beachten ist, beträgt:

- a) bei Haupt- und Verbindungsstrasse 13 Meter ausserhalb von Ortschaften und 10 Meter innerhalb von Ortschaften;
- b) bei Sammel- und Erschliessungsstrassen 9 Meter.

Art. 148 Strassenabstand – Pflanzungen

¹ Innerhalb des Strassenabstands sind zulässig:

- a) landwirtschaftliche Anpflanzungen, soweit die Sicht der Benützenden, insbesondere im Bereich von Kurven sowie von Kreuzungen mit öffentlichen Strassen und anderen Mobilitätsrouten, nicht behindert wird;
- b) Bepflanzungen, die im Rahmen von städtebaulichen Arbeiten und Einrichtungen vorgenommen werden;
- c) Lebhäge, sofern sie jederzeit einen Mindestabstand von 1,65 m zum Strassenrand einhalten und die Höhe zur Fahrbahn nicht mehr als 0,90 m überragen.

² Längs der öffentlichen Strassen, die Wälder durchqueren oder an solchen entlangführen, muss grundsätzlich eine 6 Meter breite Zone vom Strassenrand angeschlagen werden.

Art. 149 Strassenabstand – Mauern und Einfriedungen

¹ Mauern und Einfriedungen dürfen nur in einem Abstand von mindestens 1,65 m vom Fahrbahnrand der öffentlichen Strassen erstellt, wiederhergestellt oder erhöht werden, sofern ihre Höhe 1 Meter ab Fahrbandrand nicht übersteigt.

² Stacheldrahtzäune sind untersagt.

³ Leichte oder provisorische Einfriedungen können entlang von Gemeindestrassen sowie öffentlichen Wegen bis 0,75 m an den Fahrbahnrand erstellt werden.

Art. 150 Strassenabstand – Reklametafeln

¹ Die Reklame in Strassennähe wird durch die Spezialgesetzgebung geregelt.

Art. 151 Strassenabstand – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

¹ Die Strassenabstände sind bei der Revision des Ortsplans in den Zonennutzungsplan zu überführen.

² Sieht der Zonennutzungsplan geringere Bauabstände zur Strasse vor, gehen die Strassenabstände vor. Zulässig sind Ausnahmen, wenn sie in einem Detailbebauungsplan oder im Rahmen der geschlossenen Bauweise vorgesehen sind.

³ Grössere Abstände aufgrund des Zonennutzungsplans bleiben vorbehalten.

Art. 152 Besitzstand – Bauten und Anlagen

¹ Die Garantie des Besitzstands für vorschriftswidrige Bauten und Anlagen richtet sich nach den Vorschriften des Raumplanungs- und Baugesetzes.

Art. 153 Besitzstand – Pflanzungen

¹ Vorschriftswidrige Pflanzungen und andere Objekte sind den geltenden Vorschriften anzupassen, selbst wenn sie zur Zeit ihrer Errichtung rechtmässig waren.

² Schützenswerte Einzelbäume oder Baumreihen an Strassen sind nur zu entfernen, wenn Ersatzmassnahmen unangemessen erscheinen und die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann.

Art. 154 Unterhalt

¹ Die Mauern, Einfriedungen, Pflanzen, Bauten und andere Anlagen längs der Mobilitätsroute müssen in gutem Zustand gehalten und unter Beachtung des Umweltschutzes unterhalten werden.

² Stellen sie eine Gefahr dar, so hat die Eigentümerin oder der Eigentümer oder die oder der verantwortliche Dritte sofort Vorkehren zu treffen, um die Sicherheit der Mobilitätsroute zu gewährleisten.

Art. 155

¹ Die Direktion, für kantonale Mobilitätsrouten auf Grundstücken im Eigentum des Staates, und die Gemeinde, für die anderen Mobilitätsrouten, können:

- a) in Einzelfällen Abweichungen vom Lichtraumprofil oder Strassenabstand gestatten, sofern sie dem öffentlichen Interesse nicht entgegenstehen und die Nachbarn nicht benachteiligen, welche vorgängig anzuhören sind;
- b) die in den Artikeln 146–149 vorgesehenen Bestimmungen verschärfen;
- c) die Beseitigung einer Gefahrenursache anordnen.

² Die Abweichung ist im Grundbuch anzumerken.

³ Wird für die Verbreiterung einer öffentlichen Strasse der Erwerb von Grund und Boden innerhalb des Strassenabstands notwendig, so sind auf Aufforderung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Mobilitätsinfrastrukturanlage allfällige in diesem Streifen seit dessen Bestehen erstellte Bauten und Anlagen, einschliesslich der Leitungen, auf Kosten ihrer Eigentümer den neuen Verhältnissen anzupassen oder zu entfernen.

Art. 156 Ersatzvornahme

¹ Kommt die Eigentümerin oder der Eigentümer oder die oder der verantwortliche Dritte nach Mahnung den Verpflichtungen aus den Artikeln 146 ff. nicht nach, so lässt die Direktion oder die Gemeinde die notwendigen Arbeiten ausführen oder die betreffenden Objekte auf dessen Kosten entfernen.

² In dringenden Fällen trifft die Behörde sofort die notwendigen Vorkehren.

³ Diese Kosten können durch ein im Grundbuch eingetragenes gesetzliches Grundpfandrecht sichergestellt werden.

4.5.6 *Private Zufahrten*

Art. 157

¹ Zugänge, Zufahrten, Weganschlüsse und Einmündungen aller Art auf Mobilitätsinfrastrukturanlagen, ihre Erweiterung und gesteigerte Benutzung bedürfen einer Baubewilligung.

² Pro Grundstück wird in der Regel nur ein Anschluss bewilligt.

³ Die Kosten eines neuen oder geänderten Anschlusses und der Anpassung der Infrastruktur trägt die interessierte Grundeigentümerin oder der interessierte Grundeigentümer.

⁴ Wird einem Grundstück durch Verbot oder durch Veränderung der Mobilitätsinfrastrukturanlage der Zutritt oder die Zufahrt entzogen, so hat die Eigentümerin oder der Eigentümer der Infrastrukturanlage für eine andere Verbindung mit dem öffentlichen Netz zu sorgen oder eine angemessene Entschädigung zu leisten.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Allgemeines

Art. 158 Begriff

¹ Der öffentliche Verkehr stellt die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnanlagen und -Trassen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln dar.

² Nicht zum öffentlichen Verkehr gehören namentlich:

- a) der durch die Gemeinden durchgeführte Schülertransport;
- b) die unregelmässige professionelle Personenbeförderung mit touristischen Fahrzeugen, Minibussen oder Bussen.

Art. 159 Bewilligungspflicht

¹ Der Bau oder Betrieb einer Seilbahn, die gemäss Bundesgesetzgebung keiner Konzession unterliegt, namentlich von Skiliften und Kleinseilbahnen, bedarf einer Bewilligung der Direktion.

² Weitere Beförderungsangebote von geringer Bedeutung bedürfen einer kantonalen Bewilligung gemäss der Bundesgesetzgebung.

³ Das Ausführungsreglement bestimmt das Anhörungs- und Bewilligungsverfahren.

5.2 Besteller

Art. 160 Allgemeines

¹ Besteller von Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs sind der Staat, die Gemeinden und Regionalverbände.

² Sie organisieren in Zusammenarbeit mit dem Bund und den anderen Kantonen den öffentlichen Personenverkehr und, soweit er mit dem Schienengüterverkehr auf dem Kantonsgebiet abgestimmt werden muss.

³ Dem Staat obliegt – soweit dies nicht durch den Bund erfolgt – die Sicherstellung des regionalen Personenverkehrs.

⁴ Den Gemeinden obliegt die Sicherstellung des lokalen Personenverkehrs. Als lokaler Verkehr gelten die Angebote, die der Detailerschliessung der Ortschaften dienen.

Art. 161 Regionalverbände

¹ Gemeinden können sich zur Lösung besonderer Verkehrsprobleme innerhalb eines bestimmten Perimeters ohne Rücksicht auf die Bezirks- oder Kantonszugehörigkeit zu Regionalverbänden zusammenschliessen.

² Soweit es die Gemeinden nicht anders bestimmen, ist der Regionalverband ein Gemeindeverband.

³ Der Staatsrat kann, sofern ein bedeutendes regionales Interesse es erfordert, eine Änderung des Perimeters verfügen und namentlich das Gebiet einer Gemeinde ganz oder teilweise in den festgelegten Perimeter einschliessen.

5.3 Bestellung von Verkehrsangeboten

Art. 162 Grundsatz

¹ Die Besteller bestellen die Verkehrsangebote von den Transportunternehmen und gelten ihre ungedeckten Kosten gemäss einer Angebotsvereinbarung ab.

² Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten der Bestellung, insbesondere wann die Angebote des öffentlichen Verkehrs auszuschreiben sind, wie verschiedene Ausschreibungs- und Konzessionerteilungs- oder Konzessionserneuerungsverfahren aufeinander abzustimmen sind und in welchen Fällen von einer Ausschreibung abgesehen werden kann.

Art. 163 Zielvereinbarung

¹ Der Besteller kann für bestellte Verkehrsangebote, die nicht ausgeschrieben werden, mit dem betroffenen Unternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen.

² Die Zielvereinbarung kann namentlich Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Verkehrsangebots enthalten, die das Unternehmen in einem bestimmten Zeitraum erreichen muss. Sie kann Massnahmen für den Fall vorsehen, dass die Ziele nicht erreicht werden.

³ Sie kann ein Bonus-Malus-System zur Qualität und zu finanziellen Kennzahlen enthalten.

Art. 164 Bestellung von regionalem Personenverkehr

¹ Der Staat bestellt zusammen mit dem Bund die Leistungen des regionalen Personenverkehrs gemäss der Bundesgesetzgebung.

² Der Staat kann selbständig Angebote für Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassen als regionalen Personenverkehr bestellen.

Art. 165 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz

¹ Gemeinden können Angebote für den lokalen Personenverkehr auf ihrem Gebiet bestellen, sofern diese eine Linie des regionalen Personenverkehrs nicht konkurrenzieren.

² Wenn sich der Staat finanziell am Angebot des lokalen Personenverkehrs beteiligt, muss die Leistung gemeinsam bestellt werden.

³ Der Staat beteiligt sich an der Bestellung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs, sofern:

- a) dieses die Erreichung der Ziele des kantonalen Verkehrsplans erlaubt, und;
- b) die Vorgaben an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, so wie sie im Ausführungsreglement bestimmt werden, erfüllt sind.

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

¹ Bei einer gemeinsamen Bestellung verständigen sich der Staat und die Gemeinden über die Grundsätze und den Inhalt des zu bestellenden Angebots.

² Die Gemeinde holt die Offerten ein, prüft sie und unterbreitet dem Staat seine Vorschläge.

³ Wenn sie sich einigen, schliessen der Staat und die Gemeinde die Angebotsvereinbarung mit dem Transportunternehmen ab.

⁴ Können sie sich nicht einigen, kann der Staat selbst zur Bestellung des Angebots des lokalen Personenverkehrs schreiten, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert. Die Finanzierung gemäss Artikel 174 bleibt vorbehalten.

Art. 167 Angebotsvereinbarung

¹ Die Vereinbarung mit dem Transportunternehmen beinhaltet die zu erbringenden Leistungen und die Qualitätsziele, insbesondere den Fahrplan, das Tarifsysteem, den minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrad sowie die Fahrzeugstandards.

² Es können weitere Anforderungen auferlegt werden, insbesondere zugunsten des öffentlichen Fernverkehrs oder der Mobilität von Behinderten.

Art. 168 Zuweisung des Ertragsüberschusses

¹ Das Ausführungsreglement bestimmt die Verwendung und die Obergrenze des Überschusses, wenn die Erträge und die vom Staat und den Gemeinden erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte übersteigen.

Art. 169 Tarifverbunde

¹ Das Ziel eines Tarifverbundes ist die Förderung und Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr durch einen einheitlichen Transporttitel für Beförderungen auf verschiedenen Linien oder die Ermöglichung der Nutzung von verschiedenen Linien, wenn für den gleichen Weg mehrere Routen möglich sind.

² Zu diesem Zweck schliesst der Kanton mit den Transportunternehmen Vereinbarungen ab, mit denen diese sich zur Einführung von Tarifverbunden in einem bestimmten Gebiet verpflichten.

5.4 Finanzierung

5.4.1 Grundsätze

Art. 170 Betriebsdefizite

¹ Der öffentliche Verkehr wird finanziert durch die Beiträge der Benützenten sowie die Entschädigungen von Bund, Staat und der Gemeinden für die Betriebsdefizite der Transportunternehmen, die den ungedeckten Kosten laut Planrechnung entsprechen.

² Der Staat kann den Transportunternehmen, den Regionalverbunden, den Gemeinden sowie Privaten einen Beitrag an die Investitionen oder den Betrieb gewähren, um die öffentlichen Leistungen im Sinne dieses Gesetzes sicherzustellen und namentlich ein Leistungsangebot der öffentlichen Verkehrsmittel, das den wirtschaftlichen und sozialpolitischen Belangen genügt, bereitzustellen.

Art. 171 Beteiligung Dritter

¹ Sind wegen Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen, namentlich bei Einkaufszentren, Sportstätten oder Freizeiteinrichtungen, besondere Massnahmen für den öffentlichen Personenverkehr erforderlich, sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise durch den Verursacher zu tragen.

² Das Ausführungsreglement regelt die Einzelheiten.

³ Staat und Gemeinden können die Einzelheiten mit dem Verursacher in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag bestimmen.

Art. 172 Voraussetzungen für Beiträge an die Transportunternehmen

¹ Der Staat gewährt Beiträge an Transportunternehmen nur dann, wenn diese effizient geführt werden und über ein den Zielen der Verkehrspolitik angepasstes Tarifsystem verfügen.

² Der Staat kann seine Beiträge davon abhängig machen, dass die Transportunternehmen die Grundlagen ihrer Leistungen sowie die notwendigen Angaben zur Überprüfung der Rentabilität, insbesondere den Benützung- und den Kostendeckungsgrad der Linien, darlegen.

³ Bei Transportunternehmen, die keine Bundesbeiträge erhalten, kann der Staat die Ausrichtung von Beiträgen davon abhängig machen, dass die von ihm vorgegebenen Buchhaltungsprinzipien eingehalten werden.

⁴ Die Transportunternehmen sind verpflichtet, dem Staat sämtliche Auskünfte und Dokumente, insbesondere Buchhaltungsunterlagen und Belege, sowie sämtliche Daten über die Benützung der Linien zur Verfügung zu stellen.

5.4.2 Abgeltungen für den Betrieb

5.4.2.1 Ordentliche Abgeltungen

Art. 173 Betriebsabgeltung – Regionaler Personenverkehr

¹ Für die vom Bund und Staat gemeinsam bestellten Linien des regionalen Personenverkehrs richtet sich die Abgeltung an die Transportunternehmen für die laut Planrechnung ungedeckten Kosten für den Betrieb der Linie nach der Bundesgesetzgebung.

² Die Gemeinden beteiligen sich zu 45 % an der vom Staat gewährten Betriebsabgeltung für den Regionalverkehr.³ Der Gemeindeanteil wird zu 20 % gemäss der zivilrechtlichen Bevölkerungszahl und zu 80 % gemäss der nach dem Verkehrsangebot der Gemeinden gewichteten zivilrechtlichen Bevölkerungszahl berechnet. Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten.

Variante des Absatzes 3:

Der Gemeindeanteil wird unter den Gemeinden gemäss der zivilrechtlichen Bevölkerungszahl verteilt. Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten.

Art. 174 Betriebsabgeltung – Lokaler Personenverkehr

¹ Die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des Lokalverkehrs werden von der Gemeinde getragen, welche die Leistung bestellte.

² Hat der Staat die Linie des Lokalverkehrs mitbestellt, leistet er einen Beitrag von 57.5 % an die Betriebsabgeltungen dieser Linie.

³ Bestellen mehrere Gemeinden eine Linie des Lokalverkehrs, bestimmt sich ihr Anteil an den ungedeckten Betriebskosten unter Vorbehalt einer abweichenden Vereinbarung nach Artikel 173 Abs. 3.

5.4.2.2 Ausserordentliche Abgeltungen

Art. 175 Neue Linien und Leistungen

¹ Wird eine neue Linie der öffentlichen Verkehrsmittel, die einem allgemeinen Bedürfnis entspricht, eröffnet, so kann der Staat einen Beitrag an die ungedeckten Kosten für den Betrieb dieser Linie gewähren. Er kann, sofern dies notwendig erscheint, verlangen, dass vorgängig eine Zweckmässigkeitsstudie erstellt wird.

² Der Beitrag wird für eine Versuchsperiode von höchstens fünf Jahren gewährt. Sofern der Versuch überzeugend verläuft, wird nach Ablauf dieser Zeit die Hilfe gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes oder, bei einer Beteiligung des Bundes, gemäss der Bundesgesetzgebung gewährt.

³ Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten Beitrags wird aufgrund der finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Gemeinden festgelegt. Der Satz darf 55 % der ungedeckten Kosten nicht übersteigen.

⁴ Entsprechend kann der Staat an neue Leistungen auf einer bereits bestehenden Linie der öffentlichen Verkehrsmittel einen Beitrag für eine Dauer von höchstens drei Jahren gewähren.

⁵ Das Ausführungsreglement bestimmt die zu erfüllenden Minimalkriterien der Versuchslinien.

Art. 176 Pilotprojekte

¹ Der Staat kann Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse entsprechen, namentlich im Hinblick auf eine Nachfrageanalyse (Marktforschung) oder auf eine Prüfung neuer Transportformen, finanziell unterstützen.

Art. 177 Transport von Menschen mit Behinderungen

¹ Der Staat kann Institutionen, die im Dienst des Transportes von Personen mit Behinderungen stehen, einen Beitrag zur Anschaffung von Spezialfahrzeugen gewähren.

Art. 178 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

¹ Der Staat kann Tarifverbunde und andere Tarifmassnahmen unterstützen.

² Ausgenommen sind Verwaltungskosten und Einnahmehausfälle, die durch Abgeltungen der Besteller abgedeckt werden.

5.4.3 Investitionshilfe

Art. 179

¹ Der Staat kann namentlich zur Förderung und Entwicklung von innovativen Lösungen Beiträge an die Investitionen der Transportunternehmen gewähren, insbesondere für:

- a) den Erwerb von Fahrzeugen;
- b) die Umsetzung von Umweltschutzmassnahmen;
- c) die Umstellung eines Transportunternehmens auf ein zweckmässiges Transportmittel;

- d) den Bau von Anlagen für den Gütertransport, sofern diese Anlagen einen Wechsel des Transportmittels erwarten lassen;
- e) Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung.

² Die Subventionierung der Verkehrsinfrastrukturanlagen nach den Artikeln 112 und 113 bleibt vorbehalten.

6 Personentransport mit Taxi und Limousinen

Art. 180 Bewilligungspflicht – Grundsatz

¹ Der berufsmässige Personentransport mit als solchen gekennzeichneten Taxis erfordert eine Bewilligung für das Führen eines Taxis (Taxiausweis) und für das Fahrzeug (Taxifahrzeugbewilligung) sowie – soweit erforderlich – eine Bewilligung der jeweiligen Gemeinde für die Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund (Taxiplatzbewilligung).

² Der sonstige professionelle Personentransport mit Personenwagen erfordert eine Bewilligung für das Führen des Fahrzeugs (Limousinenausweis), welches mit einer entsprechenden Plakette auszustatten ist.

³ Die berufsmässige Vermittlung von Fahraufträgen erfordert eine Vermittlungsbewilligung.

Art. 181 Bewilligungspflicht – Ausnahmen

¹ Von dieser Bewilligungspflicht sind insbesondere ausgenommen:

- a) Behinderten-, Schülerinnen- und Schüler-, Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer-, Ambulanz- oder ähnliche Transporte;
- b) Personentransporte, bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist oder Teil einer umfassenderen Reiseleistung ist;
- c) Mitfahrgelegenheiten, bei denen mitfahrende Personen höchstens den auf sie entfallenden Anteil an den Fahrzeugkosten für die Fahrt decken;
- d) nicht gewerbsmässige und gelegentliche Personentransporte.

² Inhaber eines ausserkantonalen Ausweises oder einer gleichwertigen ausserkantonalen Bewilligung, dürfen im Kanton Fahrgäste absetzen und auf der direkten Rückfahrt neue Fahrgäste mit Zielort ausserhalb des Kantons aufnehmen sowie den Kanton durchfahren.

Art. 182 Bewilligungen – Taxiausweis

¹ Der Taxiausweis wird erteilt an Gesuchsteller, die:

- a) im Besitz des Führerausweise zum berufsmässigen Personentransport sind;
- b) in den letzten fünf Jahren vor Einreichung des Gesuchs sich keine Verfehlungen zu Schulden kommen liessen, die mit der Berufsausübung im Taxigewerbe unvereinbar sind;
- c) nicht im Strafregister verzeichnet sind für Taten, welche mit der Berufsausübung im Taxigewerbe unvereinbar sind.

² Der Taxiausweis ist personengebunden und nicht übertragbar. Er ist fünf Jahre gültig und wird auf Gesuch hin erneuert.

Art. 183 Bewilligungen – Taxifahrzeugbewilligung

¹ Taxifahrzeuge werden bewilligt, wenn das Fahrzeug:

- a) den bundesrechtlichen Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport entspricht;
- b) mit einem den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechenden Taxameter ausgestattet ist;
- c) gut sichtbar als Taxi gekennzeichnet ist (Taxilampe).

² Das Ausführungsreglement regelt die Einzelheiten, insbesondere die Platzierung und den Einbau des Taxameters, dessen Kontrolle, zulässige Alternativen zum Taxameter sowie die Anforderungen an die Taxilampe.

Art. 184 Bewilligungen – Taxiplatzbewilligung

¹ Die Gemeinden können für die Benützung ihres öffentlichen Grunds eine Bewilligungspflicht für Taxiplätze vorsehen und hierfür Gebühren erheben.

² Die Standplätze sind diskriminierungsfrei und transparent zuzuteilen.

Art. 185 Bewilligungen – Limousinenbewilligung

¹ Der Limousinenausweis wird Personen unter den gleichen Voraussetzungen erteilt wie der Taxiausweis sowie aufgrund der Meldung nachfolgender Angaben:

- a) Fahrzeuge, mit denen die Fahrten ausgeführt werden sowie deren Halter;
- b) gegebenenfalls Auftraggeberin oder Auftraggeber, in dessen Dienst die Fahrten ausgeführt werden;
- c) gegebenenfalls Plattformen oder Vermittlerinnen und Vermittler, welche die Fahrten organisieren.

² Der Limousinenausweis ist personengebunden und nicht übertragbar. Er ist fünf Jahre gültig und wird auf Gesuch hin erneuert.

³ Mit der Limousinenbewilligung wird für jedes Fahrzeug gebührenpflichtig eine Plakette ausgestellt, die gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen ist.

⁴ Wer über eine Taxifahrzeugbewilligung verfügt, erhält die Plakette für das gleiche Fahrzeug gebührenfrei.

Art. 186 Bewilligungen – Vermittlungsbewilligung

¹ Wer berufsmässig Fahraufträge vermittelt, bedarf einer Vermittlungsbewilligung, die erteilt wird, wenn die Zuverlässigkeit und Qualität des Fahrdienstes gesichert erscheinen.

² Im Gesuch sind die Modalitäten der Vermittlung, insbesondere auch die allfällige Benützung von elektronischen Plattformen, sowie der Fahrtentarif und die Einzelheiten der Vergütung der vermittelten Fahrer darzulegen.

³ Die Bewilligung ist fünf Jahre gültig und wird auf Gesuch hin erneuert.

Art. 187 Betriebsvorschriften – Informationspflichten

¹ Der Taxi- oder Limousinenausweis ist mit Foto des Fahrers im Fahrzeug gut sicht- und lesbar anzubringen.

² Die zur Berufsausübung notwendigen Bewilligungen sind mitzuführen und auf Verlangen den Behörden oder dem Fahrgast vorzuweisen.

Art. 188 Betriebsvorschriften – Fahrtenbuch

¹ Fahrer von Limousinen ohne Fahrtenschreiber haben ein Fahrtenbuch zu führen, welches für jeden Personentransport Datum, Anfangs- und Endzeit, Abfahrts- und Zielort und Fahrpreis protokolliert.

² Die Fahrten sind umgehend zu protokollieren und mindestens ein Jahr aufzubewahren.

³ Das Fahrtenbuch ist im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen den Behörden vorzulegen.

⁴ Daten betreffend die Fahrgäste sind nicht bekanntzugeben.

⁵ Das Ausführungsreglement kann die Führung eines elektronischen Fahrtenbuches vorsehen.

Art. 189 Betriebsvorschriften – Tarife

¹ Die Fahrten sind anhand von im Voraus bestimmten Tarifen anzubieten.

² Die Tarife sind in Taxis gut sicht- und lesbar anzubringen und im Übrigen vorgängig den Benützenden in geeigneter Weise bekanntzugeben.

³ Im Ausführungsreglement können Höchsttarife zur Verhinderung von Missbräuchen festgelegt werden.

Art. 190 Pflichten bei Vermittlung von Fahraufträgen

¹ Die berufsmässigen Vermittlerinnen und Vermittler von Fahraufträgen dürfen nur Fahrer vermitteln, die über einen Taxi- oder Limousinenausweis verfügen.

² Sie führen ein Register der vermittelten Fahrer sowie der benützten Fahrzeuge. Das Register ist laufend zu aktualisieren und den Behörden zugänglich zu machen.

³ Sie treffen die notwendigen Massnahmen im Hinblick auf die soziale Sicherheit der vermittelten Fahrer und sorgen dafür, dass die Fahrer die Betriebspflichten einhalten.

Art. 191 Verwaltungs- und Strafmassnahmen

¹ Die Bewilligungen sind zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

² Die Bewilligungen können vorübergehend oder dauerhaft entzogen werden, wenn wiederholt oder in schwerwiegender Weise gegen die Pflichten im Zusammenhang mit der Personenbeförderung verstossen wird oder der korrekte oder gefahrlose Personentransport nicht mehr sichergestellt erscheint. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden.

³ Wer ohne die erforderlichen Bewilligungen berufsmässigen Personentransport durchführt oder vermittelt wird mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

Art. 192 Gebühren

¹ Die Gebühren für die Erteilung der Bewilligungen für den Personentransport mit Personenwagen sowie allfällige Verwaltungsmaßnahmen werden durch das Ausführungsreglement bestimmt.

² Der Staat kann den berufsmässigen Personentransport mit umweltfreundlichen Fahrzeugen unterstützen, insbesondere von der Gebührenpflicht ausnehmen oder diese reduzieren.

Art. 193 Zuständigkeit

¹ Die Gemeinden sind für die Erteilung der Bewilligungen nach Artikel 179 auf ihrem Gemeindegebiet zuständig.

Art. 193a Variante von Artikel 193 - Zuständigkeit

¹ Der Staat ist als zuständige Behörde für die Erteilung der Bewilligungen zuständig.

² Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten.

7 Rechtsmittel

Art. 194

¹ Entscheide der Gemeinden, die in Anwendung dieses Gesetzes erfolgen, unterliegen der Beschwerdemöglichkeit an die Direktion.

² Im Übrigen ist das Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege anwendbar.

8 Übergangbestimmungen

Art. 195 Plan des Kantonsstrassennetzes

¹ Der Staatsrat beschliesst den kantonalen Strassennetzplan für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

II.

1.

Der Erlass SGF [140.2](#) (Gesetz über die Agglomerationen (AggG), vom 21.08.2020) wird wie folgt geändert:

Art. 4

Aufgehoben

2.

Der Erlass SGF [210.1](#) (Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EGZGB), vom 10.02.2012) wird wie folgt geändert:

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

¹ Die als herrenlos im Grundbuch eingetragenen Sachen und diejenigen, an denen das Eigentum aufgegeben wurde, werden Eigentum der Gemeinde, auf deren Gebiet sie sich befinden.

² Der Grundbuchverwalter teilt der Gemeinde unverzüglich die Aufgabe des Eigentums an einem Grundstück mit.

³ Nach der Mitteilung entscheidet die Gemeinde, ob sie das Gebäude ihrem Verwaltungs- oder Finanzvermögen zuordnet.

⁴ Der letzte Eigentümer des Grundstücks vor der Aufgabe des Eigentums bleibt für Schäden haftbar, die durch einen Baumangel oder mangelnde Wartung vor der Aufgabe des Eigentums entstanden sind.

Art. 55 Abs. 1 (geändert)

Öffentliche Durchgänge (ZGB 695, 740) (Artikelüberschrift geändert)

¹ Die öffentlichen Durchgänge werden in der Gesetzgebung über die Mobilität geregelt.

Art. 58 Abs. 4 (geändert)

⁴ Für Lebhäge entlang öffentlicher Strassen bleibt die Mobilitätsgesetzgebung vorbehalten.

3.

Der Erlass SGF [214.6.1](#) (Gesetz über die amtliche Vermessung (AVG), vom 07.11.2003) wird wie folgt geändert:

Art. 50 Abs. 1

¹ Die Geometerin oder der Geometer erstellt einen Inventarplan des öffentlichen Gebietes und der öffentlichen Durchgänge. Dieser enthält:

- b) (geändert) Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die Teil der kantonalen oder kommunalen öffentlichen Sache sind;

4.

Der Erlass SGF [411.0.1](#) (Gesetz über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG), vom 09.09.2014) wird wie folgt geändert:

Abschnittsüberschrift nach Art. 16 (neu)

Ia Schulmobilität

Art. 16a (neu)

Begriff

¹ Unter Schulmobilität versteht man allen Verkehr, der von den Schulen verursacht wird.

Art. 16b (neu)

Planung

¹ In der Planung des Baus oder der Sanierung einer Schule wird Schulmobilität integriert; dabei wird soweit möglich die sanfte Mobilität bevorzugt

Art. 16c (neu)

Massnahmen

¹ Die Gemeinden versichern sich, dass die von den Schülerinnen und Schülern benutzten Schulwege keine übermässigen Gefahren bergen.

² Sie treffen bauliche und organisatorische Massnahmen, um die Sicherheit und die Begehbarkeit dieser Wege zu erhöhen; dabei werden das Alter und die Konstitution der betroffenen Schülerinnen und Schüler berücksichtigt.

³ Wenn nötig, erstellen sie Pläne für die Schulmobilität.

5.

Der Erlass SGF [551.1](#) (Gesetz über die Kantonspolizei (PolG), vom 15.11.1990) wird wie folgt geändert:

Art. 36a Abs. 1 (geändert)

Zugang zu privaten Grundstücken und zu Mobilitätsinfrastrukturanlagen (*Artikelüberschrift geändert*)

¹ Die Polizei ist berechtigt, ungeachtet jedes Verbotes alle öffentlichen oder privaten Mobilitätsinfrastrukturanlagen sowie private Grundstücke zu begehen, wenn sie dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben für nötig oder nützlich erachtet.

6.

Der Erlass SGF [632.1](#) (Gesetz über die Gemeindesteuern (GStG), vom 10.05.1963) wird wie folgt geändert:

Art. 25 Abs. 1 (geändert)

¹ Zur Deckung der Kosten von Arbeiten für Gewässerverbauungen, Sanierungen, Wasserversorgungen sowie Bau und Erneuerung von Mobilitätsinfrastrukturanlagen können die Gemeinden eine zeitweilige Abgabe erheben.

7.

Der Erlass SGF [710.1](#) (Raumplanungs- und Baugesetz (RPG), vom 02.12.2008) wird wie folgt geändert:

Art. 97 Abs. 1 (geändert)

¹ In der Regel wird die Feinerschliessung mit Ausnahme der Mobilitätsinfrastrukturanlagen von der betroffenen Grundeigentümerschaft oder von einer Baulandumlegungsgenossenschaft verwirklicht.

Art. 99 Abs. 1 (*geändert*)

¹ Die Ausführung der Erschliessung mit Ausnahme der Mobilitätsinfrastrukturanlagen untersteht dem Baubewilligungsverfahren. Die Bestimmungen der Spezialgesetzgebung bleiben vorbehalten.

Art. 116 Abs. 1

¹ Im Sinne des Gesetzes über die Enteignung werden insbesondere folgende Bauwerke als von öffentlichem Nutzen anerkannt:

4. (*geändert*) Mobilitätsinfrastrukturanlagen und Brunnen;

8.

Der Erlass SGF [750.1](#) (Gesetz über die öffentlichen Sachen (ÖSG), vom 04.02.1972) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 3. (*geändert*)

³ Vorbehalten bleibt die Sondergesetzgebung, namentlich das Gesetz über die Mobilität, das Gewässergesetz sowie die Gesetze über die Ausübung der Jagd, der Fischerei, über die Ausbeutung von Bodenschätzen (Gesetz über den Betrieb der Minen, Gesetz über die Schürfung und Ausbeutung von Kohlenwasserstoffen) und über den Wald.

Art. 3 Abs. 1, Abs. 2

¹ Der Staat ist Eigentümer der kantonalen öffentlichen Sachen, nämlich:

3. (*geändert*) der Sachen, die tatsächlich oder durch rechtliche Verfügung dem Gemeingebrauch zugewiesen und zu diesem Zwecke hergerichtet sind, wie Mobilitätsinfrastrukturanlagen;

3a. (*neu*) von allem, was das Gesetz ihm zuschlägt.

4. *Aufgehoben*

² Die Gemeinde ist Eigentümerin der kommunalen öffentlichen Sachen, nämlich:

2. (*geändert*) der auf Gemeindegebiet gelegenen Sachen, die tatsächlich oder durch Gemeindeverfügung dem Gemeingebrauch gewidmet sind und von der Gemeinde zu diesem Zwecke hergerichtet wurden, wie Mobilitätsinfrastrukturanlagen, für die der Gemeinde einen Mobilitätsroutenplan erstellt hat;

2a. (*neu*) der herrenlosen Sachen im Sinne des Zivilrechts; die Vorschriften über die Aneignung bleiben vorbehalten;

Art. 15 Abs. 2 (geändert)

² Vorbehalten bleiben die Bestimmungen des Gesetzes über die Mobilität betreffend die Privatstrassen für den Gemeingebrauch.

9.

Der Erlass SGF [76.1](#) (Gesetz über die Enteignung (EntG), vom 23.02.1984) wird wie folgt geändert:

Art. 22 Abs. 1 (geändert)

¹ An Stelle der Geldleistung kann ganz oder teilweise eine Sachleistung treten, insbesondere dann, wenn infolge der Enteignung ein landwirtschaftliches oder industrielles Gewerbe nicht mehr fortgeführt werden kann, ferner bei Enteignung von Wasserrechten oder bei Störung von Mobilitätsinfrastrukturanlagen oder Leitungen.

Art. 36 Abs. 2 (geändert)

² Überdies sind, wenn die Einwirkungen des Werkes auf die nicht enteigneten Teile und Nachbargrundstücke sowie auf die Mobilitätsinfrastrukturanlagen und Einrichtungen anders nicht leicht beurteilt werden können, Profile aufzustellen.

10.

Der Erlass SGF [781.1](#) (Gesetz zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG), vom 12.11.1981) wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 1a (neu)

^{1a} Sie ernennt die oder den Verkehrssicherheitsbeauftragte/n nach Artikel 6a Abs. 4 SVG.

Art. 5 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (geändert), **Abs. 2a** (neu), **Abs. 2b** (neu), **Abs. 2c** (neu)

¹ Die für die Mobilität zuständige Direktion trifft die Verkehrsmassnahmen, wenn es darum geht, den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu verbieten, einzuschränken oder zu regeln.

² Sie ist für die Strassensignalisation zuständig. Sie beschliesst die zeitlich unbeschränkten Verkehrsregelungsmassnahmen im Sinne von Artikel 3 Abs. 2–4 SVG, ordnet sie an, ändert sie und hebt sie auf.

^{2a} Sie genehmigt gemäss Bundesrecht die vorübergehenden Massnahmen, die von der Gendarmerie in Anwendung von Artikel 3 Abs. 6 SVG getroffen wurden.

^{2b} Sie genehmigt gemäss Bundesrecht die vorübergehenden Massnahmen, die von der Gendarmerie in Anwendung von Artikel 3 Abs. 6 SVG getroffen wurden.

^{2c} Bei Vorschrifts- und Vortrittssignalen auf Kantonsstrassen und bedeutenden und verkehrsreichen Gemeindestrassen holt die Direktion bei der Kantonspolizei eine Stellungnahme ein.

Art. 5a (neu)

Variante von Artikel 5 - Für die Strassen zuständige Direktion

¹ Die für die Mobilität zuständige Direktion trifft die Verkehrsmassnahmen, wenn es darum geht, den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu verbieten, einzuschränken oder zu regeln.

² Sie ist für die Strassensignalisation zuständig. Sie beschliesst die zeitlich unbeschränkten Verkehrsregelungsmassnahmen im Sinne von Artikel 3 Abs. 2–4 SVG für Mobilitätsrouten auf Grundstücken im Eigentum des Staates, ordnet sie an, ändert sie und hebt sie auf.

³ Sie nimmt ausserdem alle Aufgaben und Befugnisse wahr, die ihr in den Ausführungsbestimmungen dieses Gesetzes zugewiesen werden.

Art. 7 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (geändert), **Abs. 2a** (neu), **Abs. 2b** (neu)

¹ Die Kantonspolizei übt die Funktion der Verkehrspolizei aus. Sie trifft die in der Bundesgesetzgebung vorgesehenen Massnahmen gegenüber den Fahrzeugführern und den Fahrzeugen und diejenigen, die die Strassenbenützung betreffen.

² Sie erlässt die zeitlich beschränkten Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Abs. 2–4 über Verbot, Einschränkung oder Regelung des Strassenverkehrs bei der Ausführung von Arbeiten auf den öffentlichen Strassen. Sie kann diese Befugnisse an das für die Aufsicht und den Unterhalt der Mobilitätsinfrastruktur zuständige Amt, und an dasjenige der Gemeinden, delegieren. Sie kann sie auch unter ihrer Aufsicht an das für die Arbeiten zuständige Unternehmen oder eine andere Organisation delegieren.

^{2a} Sie fördert die Unfallverhütung und unternimmt in diesem Rahmen jegliche nützliche Tätigkeit.

^{2b} In Zusammenarbeit mit der Raumplanungs-, Umwelt und Baudirektion stellt sie Information gemäss den Bestimmungen des Bundesrechts sicher.

Art. 10a (neu)

Werbeverträge

¹ Die zuständigen Behörden können Sponsoring- oder Werbeverträge mit Dritten abschliessen, um ihre Aktivitäten zur Förderung der Verkehrssicherheit zu organisieren und zu finanzieren.

Art. 11 Abs. 1

¹ Die Gemeinden haben folgende Befugnisse:

- b1) (neu) Sie beschliessen die zeitlich unbeschränkten Verkehrsregelungsmassnahmen im Sinne von Artikel 3 Abs. 2–4 SVG für Mobilitätsrouten die nicht über ein Grundstück im Eigentum des Staates führen, ordnen sie an, ändern sie und heben sie auf. Sie hören vorher das für den Tiefbau zuständige Amte und die Kantonspolizei an ¹⁾.

Art. 12a (neu)

Ausnahme

¹ Von Gemeinden nach Art. 11 Abs. 1 Bst. b1 getroffene Verfügungen können mit Beschwerde bei der mit der Mobilität betrauten Direktion angefochten werden ²⁾.

Art. 26 Abs. 1 (geändert)

Ertrag der Ordnungsbussen (Artikelüberschrift geändert)

¹ Der Ertrag der Ordnungsbussen, die vor Ort oder in der Bedenkfrist nach Bundesgesetz über die Ordnungsbussen bezahlt werden, verbleibt dem Gemeinwesen, von dem der Beamte abhängt, der die Widerhandlung festgestellt hat.

11.

Der Erlass SGF [812.1](#) (Gewässergesetz (GewG), vom 18.12.2009) wird wie folgt geändert:

Abschnittsüberschrift nach Art. 36

4.3 (aufgehoben)

¹⁾ Anmerkung des Autors: Diese zusätzliche Bestimmung ist nur im Zusammenhang mit der Variante von Art. 5 (Art. 5a) notwendig.

²⁾ Anmerkung des Autors: Diese zusätzliche Bestimmung ist nur im Zusammenhang mit der Variante von Art. 5 (Art. 5a) notwendig.

Art. 37

Aufgehoben

Abschnittsüberschrift nach Art. 52

5.3 (aufgehoben)

Art. 53

Aufgehoben

Art. 54

Aufgehoben

12.

Der Erlass SGF [917.1](#) (Gesetz über die Bodenverbesserungen (BVG), vom 30.05.1990) wird wie folgt geändert:

Art. 10 Abs. 1 (geändert)

¹ Besteht ein öffentliches Interesse, insbesondere beim Bau einer Mobilitätsinfrastrukturanlage oder bei Gewässerkorrekturen, so kann der Staatsrat die Durchführung einer Güterzusammenlegung oder einer anderen Bodenverbesserung sowie Massnahmen zur Erhaltung der landwirtschaftlichen, rebbaulichen und forstwirtschaftlichen Fläche anordnen.

Art. 18a Abs. 2 (geändert), **Abs. 4** (neu)

² Sie sind den in der Raumplanungs- und Baugesetzgebung vorgesehenen Bewilligungsverfahren nicht unterstellt; die Absätze 3 und 4 bleiben vorbehalten.

⁴ Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die in ein Bodenverbesserungsprojekt eingebunden sind und nicht überwiegend einem land-, forst- oder alpwirtschaftlichen Interesse dienen, unterliegen der Gesetzgebung über die Mobilität.

Art. 94a (neu)

Wege – Rechtsstellung

¹ Von einer Körperschaft erstellte Wege gelten als Privatstrassen.

Art. 95 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (aufgehoben)

¹ Die Körperschaft, solange sie nicht aufgelöst ist, oder die Unterhaltskörperschaft, wenn sie gebildet wird, können von der Gemeinde verlangen, dass sie das Eigentum an einer privaten Bodenverbesserungsstrasse übernimmt.

² Aufgehoben

Art. 96

Aufgehoben

Art. 113 Abs. 1 (*geändert*)

Anpassung – der öffentlichen Durchgänge (*Artikelüberschrift geändert*)

¹ Die Schätzungskommission passt nach Artikel 112 auch die öffentlichen Durchgänge an.

Art. 120 Abs. 1

¹ Gemäss Artikel 16 sind vom Vorstand aufzulegen:

- f) (*geändert*) der neue Zustand des Eigentums, der Dienstbarkeiten, der Grundlasten, der vorgemerkten persönlichen Rechte und der öffentlichen Durchgänge sowie die Ausgleichszahlungen und ihre Anpassung an den Realwert;

Art. 157 Abs. 1 (*geändert*), **Abs. 1a** (*neu*), **Abs. 2** (*aufgehoben*), **Abs. 3** (*aufgehoben*)

¹ Von einer Körperschaft erstellte Alpwege gelten als Privatstrassen.

^{1a} Die Körperschaft kann von der Gemeinde verlangen, dass sie den Alpweg zu Eigentum übernimmt.

² Aufgehoben

³ Aufgehoben

Art. 158 Abs. 2 (*geändert*)

² Die Wege die im Eigentum der Körperschaft sind, unabhängig davon, ob sie im öffentlichen Gebrauch sind oder nicht, von der Körperschaft unterhalten. Die Gemeinden können dennoch den Unterhalt übernehmen und von den interessierten Eigentümern einen von der Schätzungskommission festgesetzten Beitrag verlangen.

13.

Der Erlass SGF [921.1](#) (Gesetz über den Wald und den Schutz vor Naturereignissen (WSG), vom 02.03.1999) wird wie folgt geändert:

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

Verkehr – Fahrräder, Reiten, andere Fahrzeuge (*Artikelüberschrift geändert*)

¹ Im Wald ist es abseits der dafür bestimmten Routen für die sanfte Mobilität verboten, Rad zu fahren oder zu reiten.

² Dasselbe gilt für den Verkehr anderer Fahrzeuge abseits der Strassen.

14.

Der Erlass SGF [931.1](#) (Gesetz über den Betrieb der Minen, vom 04.10.1850) wird wie folgt geändert:

Art. 29 Abs. 2 (*geändert*)

² Sie tragen verhältnismässig zum Unterhalte der bereits bestehenden und von ihnen benützten Wege, Flüsse, Kanäle und Wasserleitungen bei.

15.

Der Erlass SGF [941.2](#) (Gesetz über die Reklamen (RekG), vom 06.11.1986) wird wie folgt geändert:

Art. 2 Abs. 2 (*neu*)

² Wenn für die Reklame gleichzeitig ein Baubewilligungsgesuch gestellt wird, gilt die Baubewilligung als Bewilligung der Reklame.

16.

Der Erlass SGF [951.1](#) (Gesetz über den Tourismus (TG), vom 13.10.2005) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 2

² Seine Ziele sind insbesondere:

g) *Aufgehoben*

Art. 3 Abs. 1

¹ Der Kanton hat insbesondere die Aufgabe:

d) *Aufgehoben*

Art. 4 Abs. 1

¹ Die Gemeinden haben insbesondere die Aufgabe:

d) *Aufgehoben*

Art. 8 Abs. 1

¹ Der FTV hat insbesondere die Aufgabe:

j) *Aufgehoben*

Abschnittsüberschrift nach Art. 57

7 (aufgehoben)

Abschnittsüberschrift nach Abschnitt 7

7.1 (aufgehoben)

Art. 58

Aufgehoben

Art. 59

Aufgehoben

Art. 60

Aufgehoben

Art. 61

Aufgehoben

Art. 62

Aufgehoben

Art. 63

Aufgehoben

Art. 64

Aufgehoben

Abschnittsüberschrift nach Art. 64

7.2 (aufgehoben)

Art. 65

Aufgehoben

Art. 66

Aufgehoben

Art. 67

Aufgehoben

Art. 68

Aufgehoben

Art. 69

Aufgehoben

Abschnittsüberschrift nach Art. 69

7.3 (aufgehoben)

Art. 70

Aufgehoben

Art. 71

Aufgehoben

Art. 81

Aufgehoben

III.

1.

Der Erlass SGF [741.1](#) (Strassengesetz (StrG), vom 15.12.1967) wird aufgehoben.

2.

Der Erlass SGF [741.8](#) (Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (AGNSG), vom 14.02.1961) wird aufgehoben.

3.

Der Erlass SGF [780.1](#) (Verkehrsgesetz (VG), vom 20.09.1994) wird aufgehoben.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht zudem dem obligatorischen Finanzreferendum.

Der Staatsrat setzt das Inkrafttreten dieses Gesetzes fest.

[Signaturen]