

**BOTSCHAFT 2021-DAEC-126
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Entwurf des Mobilitätsgesetzes**

17. August 2021

Wir unterbreiten Ihnen die vorliegende Botschaft zum Mobilitätsgesetz, die den Gesetzesentwurf des Mobilitätsgesetzes begleitet, der in die Vernehmlassung gegeben wurde. Dieser Gesetzesentwurf zielt darauf ab, die gesamte Mobilität von Personen und Gütern im Kanton zu regeln, indem die bestehenden sektoriellen Gesetze zusammengeführt, ihre Bestimmungen aktualisiert und die neuen Ziele des Kantons integriert werden, zu denen das Erreichen der Klimaneutralität, die Verbesserung der Effizienz des multimodalen Systems und die Berücksichtigung der Herausforderungen durch neue Mobilitätsarten und -gewohnheiten (für Arbeit und Freizeit) sowie durch die Digitalisierung gehören.

Es liegt im öffentlichen Interesse, sich auf dem Kantonsgebiet bewegen zu können, sowohl aus wirtschaftlicher Sicht (Pendlerinnen- und Pendler-, Waren- und Dienstleistungsverkehr) als auch aus gesellschaftlicher Sicht, da die Bewohnerinnen und Bewohner ein erhöhtes Mobilitätsbedürfnis verspüren, um miteinander und mit ihrer Umwelt zu interagieren. Es liegt in der Verantwortung des Staates, diesen Bedarf zu decken, indem er die notwendige Infrastruktur (Strassen, Wege und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs) bereitstellt und unterhält, die Mobilitätsformen koordiniert und eine effiziente, für möglichst viele Menschen zugängliche Organisation der verschiedenen Verkehrsformen entwickelt, unter Berücksichtigung der von Bund und Kanton gesetzten Klimaziele, die eine Stärkung der Modalanteile des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität (durch Anreizmassnahmen oder tarifliche Massnahmen) implizieren. In einer so schnelllebigen Welt sind die Herausforderungen der Mobilität sowohl sehr wichtig als auch vielfältig und erfordern einen vorausschauenden ganzheitlichen Ansatz, der die sich ändernden Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und Innovationen wie Fahrzeugautomatisierung und Digitalisierung berücksichtigt. Um auf all dies die richtigen Antworten geben zu können, sind die richtigen Mittel bereitzustellen.

1	NOTWENDIGKEIT EINER REFORM DES RECHTS ÜBER DIE MOBILITÄT	2
2	URSPRÜNGE DES GESETZENTWURFS UND PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE	3
2.1	Die Arbeitsgruppen	3
2.2	Die parlamentarischen Vorstösse	4
2.3	Vernehmlassung	8
3	DIE WICHTIGSTEN NEUERUNGEN DES GESETZENTWURFS	10
3.1	Neue Ziele	10
3.2	Nachhaltige Mobilität.....	11
3.3	Sanfte Mobilität.....	11
3.4	Innovation	12
3.5	Umfassendes Mobilitätssystem.....	12
3.6	Vereinfachung und Klarstellung	13

3.7	Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen	13
3.8	Finanzierung.....	14
3.9	Andere wesentliche Änderungen	14
4	KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN	14
	Titel 1 Allgemeine Bestimmungen.....	14
	Titel 2 Planung	24
	Titel 3 Mobilitätsrouten.....	30
	Titel 4. Mobilitätsinfrastrukturen	36
	Titel 5 Öffentlicher Verkehr	51
	Titel 6 Finanzierung	54
	Titel 7 Personentransport mit Taxis und Limousinen	62
	Titel 8 Rechtsmittel	67
	Titel 9 Übergangsbestimmungen.....	68
5	KOMMENTARE ZU DEN SCHLUSSBESTIMMUNGEN	70
6	KONSEQUENZEN	75
6.1	Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen	75
6.2	Auswirkungen auf das Staatspersonal.....	81
6.3	Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung	81
6.4	Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung.....	81
	ANHÄNGE	82

1 NOTWENDIGKEIT EINER REFORM DES RECHTS ÜBER DIE MOBILITÄT

Derzeit ist die Mobilität im Kanton Freiburg hauptsächlich im Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG; SGF 741.4) und im Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG; SGF 780.1) geregelt. Seit dem Datum der Annahme der entsprechenden Gesetze hat sich die Mobilität stark verändert. Ihre Realität, ihre Wahrnehmung, ihre Planung, ihre Herausforderungen und ihre Dimension wurden vollständig umgekrempelt. Mobilität wird heute nicht mehr primär als solche auf der Strasse gedacht, sondern als ein umfassendes, multimodales, zusammenhängendes und zunehmend schnelllebigeres System.

Besonders veraltet ist, trotz zahlreicher Teilrevisionen, das Strassengesetz. In der Tat ist es überladen mit Bestimmungen, die sich nicht (oder nicht mehr) in Anwendung befinden oder verliert sich in Details. Darüber hinaus wurden in den aufeinanderfolgenden Teilrevisionen viele Ergänzungen hinzugefügt, insbesondere im Bereich der sanften Mobilität, ohne dass das Gesetz als Ganzes neu überdacht worden wäre, was dazu führte, dass seine Systematik und Struktur zu wünschen übriglassen. Es handelt sich um ein Gesetz, das der Nichtfachfrau oder dem Nichtfachmann eher obskur erscheint.

Auch das Verkehrsgesetz ist lückenhaft und veraltet. Es wurde vor allem für die Gründung der CUTAF (Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg, 2009 nach der Gründung der Agglomeration Freiburg aufgelöst) verwendet, insbesondere durch dessen Kapitel 3. Zudem sieht es z. B. keine Regeln für die Bestellung und Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Ortsverkehrs ausserhalb der regionalen Verkehrsverbunde vor, was die zur Kollaboration willigen Beteiligten in diesem Bereich aber nicht daran hindert, in der Praxis relativ zufriedenstellend zusammenzuarbeiten. Generell ist im neuen Gesetz insbesondere die Zusammenarbeit auf der Ebene der Finanzierung zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen (Staat, Agglomerationen, Gemeinden) zu regeln.

Die derzeitige Gesetzgebung des Kantons Freiburg sieht keine Bedingungen für eine kohärente Entwicklung des öffentlichen Verkehrs vor und lässt nur wenig Raum zur Entwicklung der sanften Mobilität. Die entsprechenden Bestimmungen sind über mehrere Gesetze verteilt und basieren auf keinen spezifischen allgemeinen Prinzipien. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um minimalistische Ausführungsbestimmungen zum Bundesrecht. Eine Reihe von Schlüsselfragen, einschliesslich Planungsfragen, bleiben unbeantwortet und -geregelt. Die meisten Bestimmungen zur sanften Mobilität wurden mehr schlecht als recht ins Strassen-gesetz aufgenommen, was sich als unzureichend erweist, um ihr den ihr gebührenden Platz einzuräumen.

Darüber hinaus haben Nachbarkantone kürzlich ihre Gesetzgebung zur Mobilität überarbeitet. So haben beispielsweise die Kantone Bern und Neuenburg 2008 bzw. 2020 ihre Strassen-verkehrsgesetzgebung im Rahmen einer allgemeineren Überarbeitung ihrer Mobilitätsgesetzgebung komplett überarbeitet. Der Kanton Wallis hat sein Gesetz über die sanfte Mobilität im Jahr 2011 komplett überarbeitet.

Um gewisse Unzulänglichkeiten und Lücken zu schliessen, hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), die für den Vollzug der Gesetzgebung über die Strassen und den Verkehr zuständig ist, in der Praxis eine Reihe von Lösungen entwickelt, die im neuen Gesetz verankert werden sollen.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass die Gesetzgebung des Kantons Freiburg zur Mobilität also nicht mehr den Bedürfnissen der heutigen und künftigen Mobilität im Kanton entspricht und einer umfassenden Reform bedarf.

2 URSPRÜNGE DES GESETZENTWURFS UND PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE

Zunächst wurde eine Überarbeitung des Strassengesetzes ins Auge gefasst, dann gewann das Projekt an Dynamik. Tatsächlich hat der Grosse Rat mit der Annahme der Motion 2017-GC-50 Collomb Eric - Ein neues Mobilitätsgesetz beschlossen, ein einziges Gesetz zu schaffen, das die gesamte durch kantonales Recht geregelte Mobilität abdeckt – eine Schweizer Premiere. Ein solches Gesetz ist im Legislaturprogramm 2017-2021 des Staatsrats enthalten.

2.1 Die Arbeitsgruppen

Im Jahr 2014 wurden mehrere Arbeitsgruppen ins Leben gerufen, welche die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen analysieren und nach Konzepten und materiellen Lösungen für den Gesetzesentwurf suchen sollten. Im Jahr 2018 wurde ein Projektleitung ins Leben gerufen und mit der Fortsetzung der Projektarbeiten beauftragt.

Mit dem Beschluss des Staatsrats vom 18. September 2018 wurde ebenfalls ein Lenkungsausschuss (CoPil) eingesetzt, der die strategischen Optionen festlegen und den Text des erarbeiteten Vorentwurfs des Gesetzes und danach dessen Entwurf prüfen und validieren sollte. Da die Hauptadressaten des Strassengesetzes und des Verkehrsgesetzes die Gemeinden und die betroffenen Fachkreise sind und es sich um grosse finanzielle und politische Einsätze handelt, hielt es der Staatsrat für notwendig, die Vertreterinnen und Vertreter der folgenden Instanzen miteinzubeziehen. Der CoPil begleitete die Entwicklung des Vorentwurfs vom 11. Oktober 2018 bis zum 11. November 2020 und wurde am 31. Mai und 2. Juni 2021 zum Gesetzesentwurf konsultiert. Er setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

- > Jean-François Steiert (Präsident, Staatsrat und Direktor RUBD);
- > Eric Collomb (Vizepräsident und Vertreter der christlich-demokratischen Fraktion);
- > André Magnin (Kantonsingenieur, Vorsteher des Tiefbauamts);
- > Grégoire Cantin (Vorsteher des Amts für Mobilität);
- > Philippe Allain (Kommandant der Kantonspolizei, vertreten durch Jean-Marc Rotzetter, Chef der Strassenverkehrs- und Schifffahrtspolizei);
- > Paola Ghielmini Krayenbuhl (Vertreterin der Fraktion Mitte Links Grün);
- > Simon Bischof (Vertreter der Sozialdemokratischen Fraktion);
- > Nicolas Bürgisser (Vertreter der freisinnigen Fraktion);
- > Jean-Daniel Chardonnens (Vertreter der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei);
- > David Fattebert (Vertreter des Freiburger Gemeindeverbands);
- > Kuno Philipona (Vertreter des Freiburger Gemeindeverbands);
- > Marc Genilloud (Mitglied des Freiburgischen Verbands der Beauftragten des Baugewerbes);
- > Michel Nicolet (Vertreter der Freiburgischen Verkehrsbetriebe TPF);
- > Eliane Dévaud-Sciboz (Vertreterin der Agglomerationen; eingeladen);
- > Sonja Gerber (juristische Beraterin der RUBD und Projektleiterin).

Der Vorentwurf war (noch) nicht Gegenstand eines internen Vernehmlassungsverfahrens. Neben dem Tiefbauamt (TBA) und dem Amt für Mobilität (MobA), die an der Entwicklung des Vorentwurfs beteiligt waren, wurden auch andere Ämter punktuell zu Themen und Bestimmungen konsultiert, die sie direkt betreffen.

2.2 Die parlamentarischen Vorstösse

Der Gesetzesentwurf ermöglicht es, drei Motionen und einem Postulat, die vom Grossen Rat gemäss Art. 75 des Gesetzes vom 6. September 2006 über den Grossen Rat (GRG; SGF 121) akzeptiert wurden, Folge zu leisten. Er berücksichtigt auch bestimmte Bedenken, die in parlamentarischen Anfragen geäussert wurden.

2.2.1 Postulat 2019-GC-75 – Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität;

2.2.1.1 Zusammenfassung des Postulats

In einem am 23. Mai 2019 eingereichten und vom Grossen Rat am 25. Juni 2020 angenommenen Postulat halten die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti fest, dass die Mobilität eine der Hauptursachen für Treibhausgasemissionen (THG) darstellt und dass der Kanton Freiburg mit einem im interkantonalen Vergleich rekordhohen Motorisierungsgrad und einem unterdurchschnittlichen Anteil des öffentlichen Verkehrs zu diesem Problem beitrage.

Sie fordern ein Inventar der Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität, insbesondere zur Reduzierung der THG-Emissionen, mit Angaben zur Finanzierung, den notwendigen rechtlichen Entscheiden und dem Umsetzungszeitplan für jede Massnahme und eine Abschätzung der Klimawirkung. Zweitens fordern sie eine Studie unter anderem zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, zu den im Kanton umzusetzenden Mitteln, um den öffentlichen Verkehr für Jugendliche attraktiver zu machen, den Gesamtmotorisierungsgrad (Benzin- und Dieselfahrzeuge) zu senken und die E-Mobilität attraktiver zu machen, zusätzlich zu steuerlichen Massnahmen zur Förderung des klimafreundlichen Verkehrs, zu Massnahmen in Bezug auf Parkplätze, Verkehr und Raumplanung.

2.2.1.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat legt eine nicht abschliessende Liste der verschiedenen Elemente vor, die mit dem Thema in Zusammenhang stehen, wie z. B. den Klimaplan des Kantons Freiburg, die Strategie für nachhaltige Entwicklung, den Massnahmenplan Luftreinhaltung, die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, die Sachpläne für Velos und Park-and-Ride-Anlagen, die Überarbeitung der Motorfahrzeug-Besteuerung und den kantonalen Richtplan, der sich auf die Besiedlung und Verdichtung im Einklang mit der Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots konzentriert. Er stellt ausserdem fest, dass ein Mobilitätsgesetz, das derzeit erarbeitet wird, es ermöglichen wird, Mobilität umfassend zu behandeln und die Notwendigkeit zu berücksichtigen, eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln, die das Klima und die Umwelt respektiert. Er erwähnt auch das kantonale Klimagesetz, das sich ebenfalls im Entwurfsstadium befindet und das unter anderem ein kantonales Klimaziel festlegen und eine Rechtsgrundlage für die Entwicklung eines kantonalen Klimaplanes und die Einrichtung eines kantonalen Klimafonds schaffen wird.

Der Staatsrat kommt zum Schluss, dass die oben genannten Elemente zeigen, dass viele Massnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität bereits umgesetzt wurden oder im Begriff sind, es zu werden. Daneben werden Massnahmen, die auf die Reduktion der THG abzielen, in den künftigen Klimaplan aufgenommen. Er ist daher der Ansicht, dass es keinen Bedarf für ein neues politisches Dokument zu Massnahmen gibt, dessen Entwicklung weitere Zeit und Ressourcen in Anspruch nehmen würde. Er schlägt jedoch vor, die Vorschläge und Anregungen insbesondere im Rahmen der Gestaltung des künftigen Klimaplanes zu berücksichtigen.

2.2.1.3 Folgen daraus für den Gesetzesentwurf

Das Hauptziel des Gesetzesentwurfs ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Art. 1 Abs. 1). Die Koordinierung mit den Zielen des Umweltschutzes ist ein weiteres Ziel des Gesetzesentwurfs (Art. 1 Abs. 2 Bst. c). Einer der Grundsätze des Vorentwurfs sieht vor, die Entwicklung der Klimaszenarien zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 3). Diese Ziele und Prinzipien sind in einer Reihe von Bestimmungen verankert (siehe für weitere Details das Kapitel 6.4).

2.2.2 *Motion 2018-GC-42 – Kantonale gesetzliche Regelung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege*

2.2.2.1 Zusammenfassung der Motion

Mit der am 21. März 2018 eingereichten und begründeten Motion, die vom Grossen Rat am 14. Dezember 2018 angenommen wurde, fordern die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia

Senti zusammen mit 29 Mitunterzeichnenden ein kantonales Einführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über die Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704). Sie präzisieren, dass diese Bestimmungen im Rahmen eines künftigen Mobilitätsgesetzes aufgeführt sein können.

Die Motionärinnen stellen fest, dass der Unterhalt der Fuss- und Wanderwege von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich erfolgt und die zur Verfügung gestellten Mittel und die Qualität oft nicht dem Willen des erwähnten Bundesgesetzes entsprechen. Ausserdem stellen sie fest, dass die Vernetzung des Fusswegnetzes im Ortskern und dem Wanderwegnetz, das aus den Siedlungsraum hinausführt, zu wünschen übriglässt.

Sie halten eine spezifische gesetzliche Regelung zu Fuss- und Wanderwegen, insbesondere was deren Förderung, Realisierung und Finanzierung betrifft, für erforderlich. Eine solche Regelung kann auch in Form eines eigenen Abschnitts im künftigen kantonalen Mobilitätsgesetz erfolgen.

2.2.2.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat erwähnt darin, dass im kantonalen Gesetz vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; SGF 951.1) ergänzend ein mit «Die offiziellen Freizeitwegnetze» betiteltes Kapitel aufgenommen wurde. Er erinnert auch daran, dass ergänzend zum neuen kantonalen Richtplan, der vom Staatsrat am 2. Oktober 2018 verabschiedet wurde, der Kanton ein Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege schafft (Thema Fussweg) und dass das kantonale Gesetz über den Tourismus mit dem Thema Wanderwege ergänzt wird, was den Hauptanliegen der behandelten Motion entspricht.

Er schliesst daraus, dass die Überlegungen zur Umsetzung dieser Motion im Rahmen der Entwicklung des neuen Mobilitätsgesetzes in dieses einfliessen sollen. Die Ausführungsbestimmungen können darin in Form eines Kapitels oder Abschnitts aufgenommen werden oder, falls erforderlich, Gegenstand eines spezifischen Ausführungsgesetzes sein. In diesem Rahmen werden auch Überlegungen zur Fahrradmobilität angestellt.

2.2.2.3 Folgen daraus für den Gesetzesentwurf

Die Regelungen für die Planung, den Bau, die Finanzierung und den Unterhalt von Fuss- und Wanderwegen wurden entwickelt und sind insbesondere Gegenstand spezifischer Abschnitte im Gesetzesentwurf (siehe zu Details hierzu das Kapitel 3.3).

2.2.3 *Motion 2017-GC-50 – Ein neues Mobilitätsgesetz*

2.2.3.1 Zusammenfassung der Motion

In einer am 23. März 2017 eingereichten und am 22. März 2018 vom Grossen Rat angenommenen Motion forderten Eric Collomb und 23 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner den Staatsrat auf, die Möglichkeit der Ausarbeitung eines neuen Mobilitätsgesetzes zu prüfen, das sowohl das Strassen- als auch das Verkehrsgesetz ersetzen könnte. Nach Ansicht der Motionärinnen und Motionäre würde ein solches Gesetz die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, um den Herausforderungen der Mobilität im 21. Jahrhundert zu begegnen.

2.2.3.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat anerkennt das Bedürfnis einer (Total-)Revision des Strassengesetzes sowie auch des Verkehrsgesetzes. Die Mobilität muss gesamtheitlich angegangen werden. Er nimmt den

Wunsch der Motionärinnen und Motionäre, die eine Prüfung der Möglichkeit zur Ausarbeitung eines (einzigen) Mobilitätsgesetzes als Ersatz für die Strassen- und Verkehrsgesetzgebung verlangt, befürwortend auf.

2.2.4 Motion 2015-GC-17 – Klassierung der Gemeindestrassen mit starkem Regionalverkehr

2.2.4.1 Zusammenfassung der Motion

In einer am 12. Februar 2015 eingereichten und begründeten Motion, die am 9. September 2015 vom Grossen Rat angenommen wurde, schlugen Grossrat Christian Ducotterd und 11 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner mit der Feststellung, dass gewisse Gemeindestrassen ebenso stark mit Durchgangsverkehr belastet seien wie gewisse Kantonsstrassen, eine Änderung des Strassengesetzes vor, indem eine Klasse «Gemeindestrassen mit starkem Regionalverkehr» geschaffen wird.

Dieses Prinzip würde die Folgen des derzeitigen Klassierungssystems abmildern. Die Regierung muss vorschlagen, nach welchen Kriterien und auf welche Art und Weise diese neue Kategorie finanziert werden soll; dabei muss aber der Gesamtvoranschlag für das Kantonsstrassennetz nicht zwingend erhöht werden.

Die Zuteilung einer Strasse zu dieser neuen Klasse sollte eine Ausnahme bleiben.

2.2.4.2 Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

Die Festlegung von Strassenkategorien wird untersucht und allenfalls vervollständigt und die Liste der Kriterien für die Klassierung wird überprüft und an die jetzigen und die künftigen Anforderungen an ein Strassennetz von kantonaler Bedeutung angepasst. Diese Problematik wird im Rahmen der laufenden Revision des Strassengesetzes geprüft.

2.2.4.3 Folgen daraus für den Gesetzesentwurf

Die Einteilung öffentlicher Strassen (Art. 13 des Gesetzesentwurfs) erfolgt gemäss deren Eigentümerschaft. Aus Kohärenzgründen wurde daher beschlossen, keine zweite Art von Gemeindestrassen hinzuzufügen.

Die Klassierungskriterien von Gemeindestrassen wurden angepasst (Art. 14 und 18 des Gesetzesentwurfs), ohne dass dies jedoch grössere Auswirkungen auf die jeweiligen Strassennetze hat (siehe Art. 205 des Gesetzesentwurfs für die Änderungen, die sich aus dem Gesetzesentwurf ergeben). Gemeindestrassen dienen per definitionem nur als lokale Verbindungen, während Kantonsstrassen Verbindungsstrassen für den überregionalen und regionalen Verkehr sind. Daher sollte es keine Gemeindestrassen «mit starkem Regionalverkehr» geben.

Zu beachten ist, dass in Art. 167 Abs. 4 eine neue Regelung für den überregionalen und regionalen Durchgangsverkehr auf Kantonsstrassen eingeführt wird. Der Vorentwurf sieht eine Beteiligung des Staates an Objekten mit städtebaulichem Charakter auf Kantonsstrassen vor (Einrichtungen von lokalem Charakter, für welche die Gemeinden aufkommen), die hauptsächlich durch den Durchgangsverkehr verursacht werden, weil letzterer eine staatliche Angelegenheit darstellt. Die Modalitäten zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.

2.2.5 *Parlamentarische Anfragen*

Der Vorentwurf berücksichtigt die folgenden Anfragen, wie dies der Staatsrat in seinen Antworten ankündigte:

- > Anfrage 2019-CE-37 – Sudan Stéphane – Elektromobilität im Kanton Freiburg;
- > Anfrage 2017-CE-80 – Dafflon Hubert – Parkierungspolitik, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr: Welche Strategien verfolgen die mittleren und grossen Verkehrserzeuger des Staates Freiburg?;
- > Anfrage 2017-CE-263 – Butty Dominique – Strassengesetz, Einteilung der Strassen;
- > Anfrage 2013-CE-35 – Butty Dominique – Einteilung der Strassen.

2.3 **Vernehmlassung**

2.3.1 *Ablauf und Beteiligung*

Der Vorentwurf war zusammen mit dem erläuternden Bericht vom 10. Februar 2021 bis zum 10. Mai 2021 Gegenstand einer breiten öffentlichen Vernehmlassung. Das Vernehmlassungsdossier, das einen Fragebogen zu den wichtigsten Punkten und Optionen für einen nicht als Artikel formulierten finanziellen Ausgleich enthielt, wurde an die Direktionen der Staatsverwaltung, die zentralen Dienste, alle Gemeinden und 50 weitere Akteurinnen und Akteure, insbesondere in den betroffenen Hauptbereichen (Verkehr, Umwelt, Wirtschaft), versandt. Bei der RUBD wurden 94 Positionsbezüge eingereicht, 42 von Gemeinden, 14 von der Kantonsverwaltung und diejenigen der Parteien sowie zahlreicher weiterer Akteure. Es wurde ein umfangreicher Bericht zur Vernehmlassung erstellt.

2.3.2 *Ergebnisse*

2.3.2.1 *Bewertung*

Die Vernehmlassungsadressaten unterstützen die Idee eines Mobilitätsgesetzes und dessen Hauptziele, insbesondere die nachhaltige Mobilität. Auch wenn viele Kritikpunkte, Anmerkungen und Änderungsvorschläge formuliert wurden, spricht sich niemand gegen die Weiterführung des Gesetzesentwurfs aus.

Einige bedauern, dass der Vorentwurf keine konkreteren und ehrgeizigeren Massnahmen enthält, um zu einer nachhaltigeren Mobilität zu gelangen, und dass der sanften Mobilität kein Vorrang vor anderen Mobilitätsformen eingeräumt wird.

Einige Punkte des Gesetzes erscheinen komplex und für viele Empfängerinnen und Empfänger schwer verständlich, und es wurde ein Mangel an Systematik festgestellt.

Viele Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten bedauern, dass die Ausführungsbestimmungen nicht zeitgleich mit dem Gesetz in die Vernehmlassung gegeben wurden.

Während alle das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität teilen, sind die Mittel zur Erreichung dieses Ziels eher umstritten.

In Bezug auf die Zuständigkeiten sind die Meinungen geteilt, auch unter den Gemeinden. Manche betrachten es als gut, dass der Kanton viele Aufgaben übernimmt und wünschen sich, dass er noch mehr übernimmt, vor allem, weil er eine bessere Gesamtsicht hat, was der Effektivität und der Gerechtigkeit zuträglicher ist. Anderen geht es darum, mehr Kompetenzen für die Gemeinden zu erhalten, die näher an den lokalen Realitäten sind, oder zumindest ihre Beteiligung an den Entscheidungen des Staates zu garantieren, insbesondere im Bereich der Planung. So wurden in der Vernehmlassung zu zwei Punkten zwei Varianten vorgeschlagen,

die eine sieht eine kantonale, die andere eine kommunale Zuständigkeit vor (teilweise für einen der Punkte). Dies betrifft die Zuständigkeit für die Erteilung von Bewilligungen für die Beförderung von Personen mit Taxis und Limousinen mit Fahrerinnen oder Fahrern (Art. 193 des Vorentwurfs) und die Zuständigkeit für den Verkehr und dessen Signalisierung (Art. 5 AGSVG). Es gab eine breite Unterstützung für die Option der kantonalen Zuständigkeit.

Mehrere Gemeinden beantragen, den in die Vernehmlassung gegebenen kantonalen Strassen-netzplan zu überarbeiten und gewisse Abschnitte darin zu integrieren. Eine Gemeinde beantragt, dass eine bestimmte Strasse nicht kantonalisiert werden solle.

In finanzieller Hinsicht unterstützen die meisten Adressatinnen und Adressaten die neuen Finanzierungen durch den Staat, einige von ihnen wünschen, dass sie nicht potestativ sind, andere, dass sie begrenzt werden. Mehrere Adressatinnen und Adressaten fordern, insbesondere in Bezug auf die Finanzierung von Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs und dessen Infrastrukturen, eine stärkere finanzielle Beteiligung des Staates, insbesondere im Bereich der Busbahnhöfe und anderer multimodaler Plattformen. Darüber hinaus werden von mehreren Adressatinnen und Adressaten Massnahmen gefordert, die bestimmten Personengruppen einen reduzierten oder kostenlosen Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen.

Um zwischen dem Staat und den Gemeinden das finanzielle Gleichgewicht zu wahren, werden vier Kompensationsmöglichkeiten vorgeschlagen.

- > Die Benutzungsgebühr für die Bedienung einer Bushaltestelle wurde weitgehend abgelehnt.
- > Die Begrenzung des Steuerabzugs für Dienst- und Geschäftsreisen war, was deren Modalitäten betrifft, Gegenstand von Diskussionen, insbesondere die Höhe der beizubehaltenden Obergrenze und mögliche Ausnahmen, aber ihr Prinzip wird von einer Mehrheit der Adressatinnen und Adressaten unterstützt.
- > Die Erhebung von Abgaben auf Parkplätze grosser Verkehrserzeugerinnen und -erzeuger wurde weitgehend unterstützt, mit Ausnahme der Hauptbetroffenen.
- > Es gab Unterstützung für die Integration ins Projekt der Aufgabenentflechtung (DETTEC), aber es wurden Bedenken hinsichtlich der Koordination der beiden Projekte geäussert, insbesondere in Bezug auf den Zeitplan.

2.3.2.2 Die wichtigsten Änderungen aufgrund der Vernehmlassung des Vorentwurfs

Nach der Vernehmlassung wurde der Vorentwurf anders strukturiert, indem insbesondere alle definitorischen Artikel am Anfang zusammengeführt und ein spezieller Abschnitt für die Signalisierung geschaffen wurde. Bestimmte Arten von Regelungen, die wiederholt auftraten, wurden systematisiert oder in Gruppen zusammengefasst.

Was die Grundsätze betrifft, so wurden die Regelungen des Datenschutzes besser berücksichtigt und es wurden Subventionsgrundsätze eingeführt.

Bestimmte Regeln wurden präzisiert, namentlich in Bezug auf:

- > Buswartehäuschen und Bushaltestellen;
- > private Strassen in öffentlicher Nutzung und öffentliche Durchgänge;
- > den Personenverkehr von kantonalem Interesse;

- > die Klassifizierung von Radwegen.

Zu den inhaltlichen Änderungen gehören:

- > die Einführung einer Unterscheidung zwischen Velowegen für den Alltags- und für den Freizeitgebrauch, wobei letztere zu den Freizeitrouten gezählt werden, sowie die Einführung von Unterscheidungskriterien für das kantonale und das kommunale Velowegnetz;
- > eine Anpassung und eine Flexibilisierung der Abstände zur Strasse;
- > eine stärkere Betonung der sozialen Komponente der nachhaltigen Entwicklung, einschliesslich der Zugänglichkeit der Mobilitätsinfrastrukturen;
- > einen stärkeren Miteinbezug der Gemeinden.

3 DIE WICHTIGSTEN NEUERUNGEN DES GESETZESENTWURFS

Der Gesetzesentwurf ist mehr als nur eine einfache Zusammenführung von zwei Gesetzen: dem Strassengesetz und dem Verkehrsgesetz. Er regelt alle Aspekte der kantonalen Mobilität, insbesondere die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Unterhalt und die Signalisierung der Mobilitätsinfrastrukturen und der Beförderung von Personen und Waren.

3.1 Neue Ziele

Mit dem Gesetzesentwurf wird versucht, die Mobilität von heute und morgen in einem sowohl demografisch als auch wirtschaftlich wachsenden Kanton nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Es wird versucht, auf die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen zu reagieren, welche die Mobilität mit sich bringt, einschliesslich Klimawandel, Digitalisierung, Sesshaftigkeit, neue Arbeits- und Mobilitätsformen usw.

Die Ziele des Gesetzesentwurfs, die in der Mehrzahl neu und ehrgeizig sind, werden in Artikel 1 (Zweck des Gesetzes) dargelegt. Gewisse Ziele sind direkt aus Artikel 78 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 abgeleitet (KV; SGF 10.1), die vorsieht, dass der Staat eine koordinierte Verkehrspolitik betreibt, der Sicherheit besondere Aufmerksamkeit schenkt und den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr fördert. Andere orientieren sich am kantonalen Richtplan vom 2. Oktober 2018, der darauf abzielt, das Territorium zu organisieren, insbesondere im Hinblick auf eine effizientere Organisation der Mobilität, z. B. durch die vorrangige Konzentration der Bevölkerungsentwicklung entlang der Strecken des öffentlichen Verkehrs oder in Zentren, die für eine signifikante Entwicklung der sanften Mobilität von ausreichender Bedeutung sind, oder durch die Reduzierung des übermässigen Anteils der Bevölkerungsentwicklung ausserhalb des Gebiets, die der Kanton in den letzten Jahrzehnten erfahren hat.

Dieser Entwurf zielt auch darauf ab, gesetzliche Grundlagen einzuführen, um das tägliche Leben der Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätsinfrastrukturen zu verbessern, indem ihre Mobilität, ihre Sicherheit, ihr Komfort und der Verkehrsfluss verbessert werden. Er verbessert die Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit unter Berücksichtigung der Gleichbehandlung insbesondere von Einwohnerinnen und Einwohnern, Gemeinden, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und der Eigentümerschaften von an Strassen angrenzenden Grundstücken. Es wird

dann am Ausführungsreglement und an den Vollzugsbehörden liegen, dies in der Praxis umzusetzen.

Mit diesem Gesetz, das Teil der Regierungsrichtlinien für die Legislaturperiode 2017-2021 ist, will der Staatsrat insbesondere die nachhaltige Mobilität fördern, die Verkehrssicherheit verbessern und zu einer besseren Aufteilung der Aufgaben zwischen Staat und Gemeinden beitragen.

3.2 Nachhaltige Mobilität

Das Hauptziel des Gesetzesentwurfs ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Art. 1 Abs. 1). Sie ist Teil der nachhaltigen Entwicklung, die gemäss Artikel 3 der Verfassung des Kantons Freiburg eines der Ziele des Staates ist (siehe dazu Kapitel 6.4 weiter unten) und ein Ziel der Strategie für die nachhaltige Entwicklung (siehe Ziel 11.2) darstellt. Der Gesetzesentwurf beschränkt sich nicht allein auf die Frage der Fortbewegungsmittel, sondern integriert viel mehr die Fähigkeit jeder und jedes Einzelnen, sich im Kanton fortzubewegen. Zum einen geht es darum, die Mobilität von Personen und den Gütertransport sicherzustellen. Zum anderen geht es darum die negativen Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt, die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit – sowohl für heutige als auch künftige Generationen – zu begrenzen. Es geht folglich darum, die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen:

- > Umweltaspekte, wie z. B. die Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt (Umweltverschmutzung, Lärm usw.) durch die eingesetzten Verkehrsmittel und die Mobilitätsinfrastrukturen;
- > Wirtschaftliche Aspekte, wie z. B. die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen, die Schaffung lokaler Arbeitsplätze und von Arbeitsplätzen, die für das reibungslose Funktionieren der Wirtschaft notwendig sind, indem die Versorgung und Bereitstellung aller Arten von Waren und Dienstleistungen sichergestellt wird;
- > Soziale Aspekte, wie z. B. die Bereitstellung sicherer Mobilitätsdienstleistungen, die an jede und jeden angepasst sind, mit besonderem Augenmerk auf deren Zugänglichkeit für betagte Personen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie auch aus finanzieller Sicht.

3.3 Sanfte Mobilität

Der Gesetzesentwurf erweitert die Regelungen für die sanfte Mobilität erheblich. So wird deren Anzahl erhöht, systematisiert und strukturiert und der Entwurf zielt darauf ab, diesem Zweig der Mobilität den Platz zu geben, der ihm gebührt. Das Ziel der Förderung der sanften Mobilität ist in Art. 1 Abs. 2 Bst. b verankert. Dies ist die Form der Mobilität, die am ehesten geeignet ist, den Hauptzweck des Gesetzes, die Förderung nachhaltiger Mobilität, zu erfüllen, obwohl auch andere Formen der Mobilität notwendig sind und zur Erreichung dieses Ziels beitragen können.

Diese Regelungen dienen u.a. als Ausführungsbestimmungen zum Bundesrecht. Artikel 88 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101; BV) weist dem Bund eine auf die materiellen Grundsätze beschränkte Zuständigkeit für die Fuss- und Wanderwege, sowie – seit der von Volk und Ständen am 23. September 2018 angenommenen Änderung – auf die Velowege zu. Auf dieser Grundlage verabschiedete der

Bund im Jahr 1985 das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege und gab vom 13. Mai bis 10. September 2020 einen Vorentwurf des Veloweggesetzes in die Vernehmlassung. Letzterer wurde für den Gesetzesentwurf verwendet. Diese beiden Erlasstexte des Bundes legen die Grundsätze fest, die für Fussgänger-, Wander- und Radwege gelten, die im Gesetzesentwurf als Routen der sanften Mobilität bezeichnet werden. Letzterer enthält die kantonalen Ausführungsbestimmungen dieser beiden Erlasse und ergänzt sie. Im Allgemeinen wurden die in diesen Erlasstexten verwendeten Begriffe in den Gesetzesentwurf aufgenommen, um eine gute Kohärenz zwischen dem Recht des Kantons Freiburg und dem Bundesrecht zu gewährleisten.

3.4 Innovation

Artikel 1 Abs. 2 Bst. d gibt ein weiteres Ziel vor, nämlich Innovationen im Bereich der Mobilität zu fördern. Dieses Ziel wird in den Artikeln 163, 164 und 188 Abs. 1 Bst. d konkretisiert, welche die Unterstützung von Initiativen, Pilotprojekten oder innovativer Forschung im Bereich der nachhaltigen Mobilität vorsehen, dadurch soll die Entwicklung zukunftsorientierter, nachhaltiger und digitaler Kompetenzen in Industrie, Forschung und öffentlichem Verkehr im Kanton gefördert werden.

3.5 Umfassendes Mobilitätssystem

Artikel 1 Abs. 2 Bst. a setzt in Verbindung mit dem in Artikel 3 Abs. 1 (zu Beginn) und Abs. 2 festgelegten Grundsatz ein weiteres Ziel, nämlich die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätssystems. Dieses Verständnis von Mobilität spiegelt sich in der Einführung vieler neuer Merkmale im Gesetzesentwurf wider, der die Mobilität in ihrer Gesamtheit regeln soll.

Und so handelt es sich beim Gesetzesentwurf um die Zusammenführung des gesamten bestehenden Rechts zur Mobilität. Insbesondere wurden ganze Abschnitte des Gesetzes vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; Wander- und Radwanderwege) und des Gesetzes vom 18. Dezember 2009 über die Gewässer (Gewässergesetz; GewG; SGF 812.1) (Bauwerke für die konzessionierte Schifffahrt) in das Gesetz aufgenommen und ein neuer Bereich wird geregelt, der Bereich Personentransport mit Taxis und Limousinen.

Das Ziel der Ganzheitlichkeit hat auch dazu geführt, dass so weit wie möglich Terminologie, Konzepte und Werkzeuge übernommen wurden, die an alle Formen der Mobilität, auch die der Zukunft, angepasst sind. Einige davon sind neu, andere wurden insbesondere aus dem Strassengesetz übernommen und modifiziert, damit die gesamte Mobilität abgedeckt werden kann. Die drei wichtigsten terminologischen Neuerungen im Gesetzesentwurf sind die Mobilitätsinfrastruktur (Art. 10), die Mobilitätsroute (Art. 11) und der Mobilitätsinfrastrukturplan (Art. 84 und 85).

Jede Form der Mobilität beinhaltet jedoch eine Reihe von spezifischen Regelungen, denen der Gesetzesentwurf den erforderlichen Raum lässt. Um die verschiedenen Formen der Mobilität zu einem kohärenten und funktionalen Ganzen zusammenzuführen, muss jede einzelne klar definiert und abgegrenzt werden.

Diese beiden Realitäten spiegeln sich in der Struktur des Gesetzesentwurfs wider, der Abschnitte mit spezifischen Regelungen und Abschnitte mit allgemeinen Regelungen enthält.

Der Gesetzesentwurf zielt auch darauf ab, den Verkehr zu managen, zu moderieren und zu verflüssigen.

Um schliesslich die Ganzheitlichkeit und die Effizienz und Wirksamkeit des Systems zu verbessern, enthält der Gesetzesentwurf Regelungen zu den Übergängen (multimodale Plattformen) zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen, die in der geltenden Gesetzgebung fehlen. So enthält der Gesetzentwurf etwa neue Regelungen zum Parken.

Um ein ganzheitliches Mobilitätssystem zu erreichen, ist es notwendig, die Regelungen zur Aufgabenteilung zwischen dem Staat und den Gemeinden zu ändern, insbesondere indem dem Staat der Bau und die Finanzierung aller Bushaltstellen an Kantonsstrassen, für die er für die Bestellungen von Mobilitätsleistungen zuständig ist, sowie die der wichtigsten Velowege zugewiesen werden.

3.6 Vereinfachung und Klarstellung

Artikel 1 Abs. 2 Bst. e besagt, dass eines der Ziele darin besteht, einfache und rasche Verfahren zu garantieren. Der Gesetzesentwurf sieht verschiedene Änderungen vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Es sieht vor, dass die Änderung oder der Ausbau aller Mobilitätsinfrastrukturen einem einzigen und gleichen Genehmigungsverfahren unterliegt, das alle notwendigen Bewilligungen beinhaltet und einer Enteignung gleichkommt. Andere Prinzipien und Regelungen sind für alle Mobilitätsinfrastrukturen oder zumindest für die sanfte Mobilität oder den öffentlichen Verkehr verallgemeinert.

Die Reduzierung und Klärung von internen und externen Verweisen und die Anwendung einer guten Systematik helfen zu klären, welche Regelungen im jeweiligen Fall anwendbar sind.

Im Übrigen wurden die Regelungen für die Planung geklärt und systematisiert. Alle Planungsinstrumente des Gesetzesentwurfs werden in Abschnitt 2 zusammengefasst, der mit einer abschliessenden Liste beginnt und mit einigen gemeinsamen Grundsätzen endet.

Schliesslich wurden die Regelungen über die Zuständigkeit, über die Delegation von Zuständigkeiten und über die Ersatzvornahme präzisiert.

3.7 Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen

Artikel 1 Abs. 2 Bst. e in Verbindung mit dem in Artikel 3 Abs. 1 festgelegten Grundsatz betont die Bedeutung der Koordination der Planung und Umsetzung der Mobilität mit den Zielen der Raumplanung (Art. 72 KV), der Energie (Art. 77 KV) und dem Umweltschutz (Art. 71 und 73 KV).

Zusätzlich ist die Mobilität nun als ganzheitliches System organisiert, denn sie steht tatsächlich in einer starken Wechselwirkung mit anderen öffentlichen Politikbereichen. Eines der Ziele der Strategie für nachhaltige Entwicklung (Ziel 11.2) befasst sich mit der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und legt mehrere Mobilitätsziele für 2026 bzw. 2031 fest. Darüber hinaus ist die Mobilität ein Schwerpunkt des Klimaplanes, der vom Staatsrat am 8. Juni 2021 angenommen wurde. Diese verschiedenen Strategien und die daraus resultierenden Massnahmen sind bei der Umsetzung des Gesetzes zu berücksichtigen, wie dies auch in Artikel 37 Abs. 4 vorgeschrieben ist.

3.8 Finanzierung

Die Verbesserung der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Staat und Gemeinden zur Schaffung eines umfassenden Mobilitätssystems ist mit zusätzlichem Aufwand und vor allem mit einem erheblichen Transfer von Finanzmitteln von den Gemeinden zum Staat verbunden. Um diesen Transfer durch die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts zwischen Staat und Gemeinden zu kompensieren, wird der Beteiligungssatz der Gemeinden am kantonalen Anteil des Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes erhöht. Dies ist umso stimmiger, als sowohl der Staat als auch die Gemeinden von diesem Fonds profitieren. Es wird daher vorgeschlagen, die Beteiligung zwischen dem Staat und den Gemeinden zu gleichen Teilen aufzuteilen.

3.9 Andere wesentliche Änderungen

Unter den weiteren Änderungen, die durch den Gesetzesentwurf eingebracht werden, können die folgenden erwähnt werden:

- > die Einführung einer neuen beratenden Mobilitätskommission, die allgemeine Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität prüft, Vorschläge macht und zu Problemen der Mobilität Stellung nimmt (Art. 9);
- > eine neue Klassifizierung der öffentlichen Strassen, die mit dem Bundesrecht und den technischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) kompatibel ist und es ermöglicht, die anwendbaren technischen Normen zu bestimmen (Art. 14);
- > neue Regelungen zu den seitlichen und vertikalen Abständen zur Strasse, die besser an die aktuellen Gegebenheiten angepasst sind (Artikel 134 ff.);
- > die Einführung eines Verfahrens zur gemeinsamen Bestellung durch den Staat und die Gemeinden im Rahmen der Bestellung von Angeboten des lokalen Personenverkehrs (Art. 153);
- > die Einrichtung eines Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (Art. 162);
- > die Regelung der Tätigkeiten der gewerbsmässigen Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen sowie der Vermittlertätigkeiten zwischen Fahrerinnen und Fahrern sowie Kundinnen und Kunden mit dem Ziel, die Gleichbehandlung der verschiedenen Akteure zu gewährleisten und eine Kontrolle dieser Tätigkeiten zu ermöglichen (Abschnitt 7).

4 KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Zweck, Gegenstand und Grundsätze

Art. 1 Zweck

In diesem Artikel sind die Ziele des Gesetzesentwurfs aufgeführt, die bereits weiter oben ausführlich dargelegt wurden (siehe Kapitel 3).

Art. 2 Gegenstand

In Absatz 1 wird der Zweck des Gesetzesentwurfs so breit und dynamisch wie möglich dargelegt: die Mobilität in all ihren Formen.

Absatz 2 definiert das Anwendungsfeld des Gesetzesentwurfs: den privaten und öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie sämtliche Mobilitätsinfrastrukturen. Dieser Artikel zielt darauf ab, dem Gesetzesentwurf den vom Grossen Rat in Auftrag gegebenen Umfang zu geben: die gesamte Mobilität, die in der Zuständigkeit des Kantons liegt, zu behandeln.

Absatz 3 Bst. a dieser Bestimmung verweist auf das Gesetz vom 30. Mai 1990 über die Bodenverbesserungen (BVG; SGF 916.1). Dieses schliesst in seinem Artikel 18a Abs. 2 die Anwendung des geltenden Strassenrechts für Strassen zu Meliorationszwecken aus. Aufgrund ihres besonderen Charakters unterliegen diese weiterhin der Gesetzgebung über die Bodenverbesserungen. Da Strassen zu Meliorationszwecken in der Gesetzgebung des Kantons Freiburg nicht definiert sind, wird in diesem Absatz festgelegt, dass eine Strasse unter den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Bodenverbesserungen fällt, wenn sie überwiegend einem land-, forst- oder alpwirtschaftlichen Nutzungsinteresse dient. Um festzustellen, ob ein Projekt hauptsächlich das Ziel der Bodenverbesserung verfolgt, wird auf die Prozentsätze Bezug genommen, die in jedem Fall vom Amt für Landwirtschaft (LWA) für die Gewährung von Subventionen berechnet und den einzelnen Projekten zugewiesen werden.

Strassen (und alle Mobilitätsinfrastrukturen), die im Rahmen einer Güterzusammenlegung geändert oder neu gebaut werden, aber nicht primär der Bodenverbesserung dienen, sollten jedoch dem Mobilitätsgesetz unterliegen, was der derzeitigen Praxis des LWA entspricht.

In Absatz 3 Bst. b wird bestimmt, dass die Bestimmungen über Wanderwege des Tourismusgesetzes (SGF 951.1) zwar in den Gesetzesentwurf verschoben werden, das Tourismusgesetz aber weiterhin die Förderung von Freizeitrouten regelt.

Der Vorbehalt auf die eidgenössische Gesetzgebung in Absatz 4 ist folgerichtig. In der Tat sind die Zuständigkeiten des Bundes im Bereich der Mobilität zahlreich und je nach Bereich exklusiv, geteilt oder auf Prinzipien beschränkt. Das Bundesrecht hat besonders starken Einfluss auf den Strassenverkehr, den konzessionierten öffentlichen Verkehr und auf die Mobilität in der Luft.

Art. 3 Grundsätze

Die Grundsätze des Gesetzes wurden bereits oben ausführlich erläutert (siehe obiges Kapitel 3), aber die Bedeutung der Koordination kann noch einmal in Erinnerung gerufen werden. Die Mobilität bildet ein ganzheitliches System, das keiner bestimmten Form der Mobilität Vorrang einräumt. Diese ganzheitliche Betrachtung soll es ermöglichen, die Wirksamkeit, die Attraktivität und die Sicherheit zu verbessern.

Absatz 3 weist den Staat und die Gemeinden an, das Hauptziel des Gesetzes, die Förderung nachhaltiger Mobilität, insbesondere durch eine Vorbildfunktion bei der Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umzusetzen.

Absatz 4 ist weniger zentral, aber er bekräftigt ein neues Anliegen, das vor allem eines der beiden Ziele des Klimaplanes ist, nämlich die Anpassungsfähigkeit des Kantonsgebiets an den Klimawandel sicherzustellen. Im Rahmen des Gesetzesentwurfs soll somit sichergestellt werden, dass die Mobilitätsinfrastrukturen an neue Klimaszenarien, insbesondere Hitzewellen, Überschwemmungen und Unwetter, angepasst werden. Dieses Anliegen betrifft den gesamten

Gesetzesentwurf, von der ganzheitlichen Planung bis zur Wahl des Belags der Mobilitätsinfrastrukturen.

Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht

Mobilitätsdaten gewinnen immer mehr an Bedeutung, nicht zuletzt aufgrund der technologischen Entwicklungen im Bereich der automatisierten Datenverarbeitung und der Digitalisierung. Auf der einen Seite sammeln und nutzen die Verkehrs- und Mobilitätsakteure eine grosse und wachsende Menge an Daten über Autos, Bahnen, Busse, Fahrräder sowie die Beeinflussung des Parkens und des Verkehrsmanagements. Auf der anderen Seite sind diese Daten wertvoll und können den Behörden helfen, ihre Netze und die Raumplanung zu verbessern. Für die Umsetzung des Gesetzesentwurfs, einschliesslich der Mobilitätsplanung und des Unterhalts der Mobilitätsinfrastrukturen, sind Mobilitätsdaten erforderlich.

Die Absätze 1 und 2 betrauen daher die Direktion mit der Erhebung und Beschaffung der entsprechenden Daten und ermächtigen sie, diese Daten direkt oder bei Dritten zu erheben oder zu beschaffen und sie jeder oder jedem zur Verfügung zu stellen, die oder der sie anfordert, insbesondere den Gemeinden. Handelt es sich dabei um Personendaten, muss deren Erhebung, Bearbeitung und Veröffentlichung den datenschutzrechtlichen Bestimmungen entsprechen. Dies kann eine kantonale Gesetzgebung sein oder, für private Dritte, eine Bundesgesetzgebung. Im Ausführungsreglement wird festgelegt, welche der erhobenen Daten Geodaten sind.

1.2 Zuständigkeiten

Art. 5 Staatsrat

Der Staatsrat übt die Oberaufsicht aus, erlässt das Ausführungsreglement und bestimmt die Behörden, die für den Vollzug des Gesetzes zuständig sind, wie dies bereits im Strassengesetz und im Verkehrsgesetz der Fall ist.

Art. 6 Zuständige Direktion

Die zuständige Direktion wird als diejenige bezeichnet, die für die Mobilität zuständig ist, weil Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Anpassung der kantonalen Gesetzgebung an das Gesetz vom 16. Oktober 2001 über die Organisation des Staatsrates und der Verwaltung (SGF 122.0.4) vorsieht, dass in den Erlassen des Grossen Rates die Namen der Direktionen durch eine neutrale Bezeichnung zu ersetzen sind. Wie im Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 erwähnt, ist dies die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD), deren geltender Zuständigkeitsbereich die Planung und Lenkung der Mobilität sowie die Strassen umfasst (Art. 8 Bst. g^{bis} und h der Verordnung vom 12. März 2012 über die Zuständigkeitsbereiche der Direktionen des Staatsrats und der Staatskanzlei (ZDirV; SGF 122.0.12)). In Bezug auf das Strassengesetz wird deren Rolle präzisiert. Sie beaufsichtigt die kantonalen Mobilitätsnetze und, über die Aufsicht über die Umsetzung des Gesetzes durch die Gemeinden, die kommunalen Mobilitätsnetze. Absatz 3 ordnet ihr eine allgemeine zusätzliche Zuständigkeit zu.

Art. 7 Ämter

Zwei Ämter sind, in Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, verantwortlich, an der Umsetzung des Gesetzesentwurfs mitzuwirken. Es handelt sich dabei um das MobA, das im Verkehrsge-

setz benannt ist, und um das TBA, das im Strassengesetz benannt ist. Aus heutiger Sicht behält jedes der beiden Ämter dessen Zuständigkeitsbereich, der im Ausführungsreglement präzisiert wird. Die beiden Ämter bleiben bestehen und werden nicht zusammengelegt, da jedes eine je andere Rolle spielt. Das MobA widmet sich dem multimodalen Ansatz und der allgemeinen Planung, während das TBA den Staat als Eigentümer vertritt, der Strassenbauten umsetzt, für deren Unterhalt zuständig ist und diese betreibt. In Kombination mit einer engen Zusammenarbeit funktioniert diese Rollenteilung zwischen zwei Ämtern seit der Gründung des MobA im Jahr 2012, das aus der Zusammenlegung eines Teils des früheren Amtes für Verkehr und Energie und eines Teils des Tiefbauamtes hervorging, zur allgemeinen Zufriedenheit. Diese Konfiguration ermöglicht eine korrekte Verteilung der Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen Planerinnen und Planern sowie Bewirtschafterinnen und Bewirtschaftern. Die Vielfalt der in den anderen Kantonen gewählten Lösungen zeigt, dass es keine eindeutige Lösung gibt.

Art. 8 Gemeinden

Die Zuständigkeit der Gemeinden (und nicht mehr des Gemeinderats, der Gesetzesentwurf hat die Verteilung der Zuständigkeiten innerhalb der Gemeinde nicht festzulegen) wird allgemeiner formuliert, sie behaltet aber die Aufsicht über die Gemeindestrassen und der Privatstrassen in öffentlicher Nutzung. Der verwirrende und veraltete Hinweis auf ein Gemeindestrassenreglement wird gestrichen.

Art. 9 Beratende Mobilitätskommission

Die beiden derzeitigen beratenden Kommission (Verkehr und Velo) werden zusammengelegt, um eine einzige Kommission mit einer ganzheitlichen Vision für den Geltungsbereich des Gesetzesentwurfs zu schaffen. Es wird jedoch möglich sein, innerhalb der Kommission ständige oder zeitlich begrenzte Arbeitsgruppen für ein bestimmtes Thema einzurichten, wie z. B. für Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs.

Die Region als Element der Repräsentativität in Absatz 2 ist nicht als Bezirksäquivalent zu verstehen, sondern hat eine offenere Bedeutung.

1.3 Bezeichnungen und Begriffe

1.3.1 Mobilitätsinfrastrukturen und -routen.

Art. 10 Mobilitätsinfrastruktur

Dieser Artikel führt eines der neuen Leuchtturmkonzepte im Gesetzesentwurf ein: die Mobilitätsinfrastruktur. Absatz 1 enthält die weitestmögliche und offenste Definition. Absatz 2 veranschaulicht seine Vielfalt. In Absatz 3 wird erklärt, dass der Gesetzesentwurf die bestehenden und, soweit möglich, die künftigen Mobilitätsinfrastrukturen in drei Kategorien einteilt, für die gemeinsame oder spezifische Regeln gelten. Öffentliche Parkplätze und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind ebenfalls Teil der Mobilitätsinfrastrukturen.

Art. 11 Mobilitätsroute

Der Gesetzesentwurf unterscheidet konzeptionell zwischen der Mobilitätsinfrastruktur, die eine physikalische Realität darstellt, die genutzt werden kann, und der Mobilitätsroute, die

durch einen Netzplan als nutzbare Route definiert ist. Im Allgemeinen werden diese beiden Realitäten weitgehend verwechselt.

In Absatz 2 wird erläutert, dass eine Mobilitätsroute in der Regel durch ihre Aufnahme in einen Netzplan als solche anerkannt wird. Es gibt eine Ausnahme: Privatstrassen in öffentlicher Nutzung, die nur im Plan des Gemeindestrassennetzes enthalten sind (siehe Art. 19).

In Absatz 3 wird der Zusammenhang zwischen den verschiedenen Arten von Infrastrukturen und Mobilitätsrouten erläutert. Mobilitätsrouten, die keine Mobilitätsinfrastruktur nutzen, sind z. B. eine Flugroute, die Route eines Bootes auf einem See oder ein Wanderweg, der eine Wiese überquert, ohne dass er, zumindest zu Beginn, sich in irgendeiner Weise materialisiert. Das letztgenannte Beispiel wird an bestimmten Stellen durch Signalisierungen angezeigt, dessen genauer Verlauf ist jedoch nur auf dem entsprechenden Netzplan und dem Mobilitätsroutenplan ersichtlich.

1.3.2 Öffentliche Strassen

Art. 12 Begriff

Absatz 1 enthält eine neue Definition des Begriffs öffentliche Strasse. Angesichts der Schwierigkeit, eine Strasse als solche zu definieren, insbesondere im Gegensatz zu einem Weg, ist dies eine negative, residuale Definition im Vergleich zu den anderen beiden Arten von Mobilitätsinfrastrukturen.

Durch die Übernahme des Begriffs der Bestandteile der Strasse aus dem Strassengesetz definiert Absatz 2 den Umfang der Strasse über die eigentliche Fahrbahn hinaus. Die exemplarische Aufzählung in Artikel 2 StrG wurde leicht geändert und angepasst. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die von der Eigentümerschaft der Strasse errichteten Lärmschutzwände als Bestandteil der Strasse zu betrachten sind. Ebenfalls ist zu erwähnen, dass die Liste keine Wege der sanften Mobilität entlang von Strassen umfasst (siehe Art. 21), die nicht Bestandteil der Strasse sind, da für sie besondere Regelungen gelten

Art. 13 Klassifizierung

Dieser Artikel enthält die erste von zwei Klassifizierungen öffentlicher Strassen, basierend auf dem Eigentum, über das die Finanzierung bestimmt ist. Sie wird aus Artikel 7 StrG übernommen, mit Ausnahme von öffentlichen Flurwegen und anderen öffentlichen Wegen der Gemeinden, die nicht nach ihrer Eigentümerschaft klassifiziert werden können, und die durch Mobilitätswege ersetzt werden, die durch sanfte Mobilitätsrouten genutzt werden und keine öffentlichen Strassen darstellen.

Art. 14 Kategorien

Dieser Artikel enthält die zweite Klassifizierung öffentlicher Strassen in fünf Arten entsprechend ihrer Funktion. Sie existiert im Strassengesetz nicht, ist aber im Bundesrecht und insbesondere in den technischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) vorzufinden. Die anzuwendenden technischen Normen hängen also von der Art der Strasse ab. Die hier definierte Typologie ist auch diejenige, die in den folgenden Artikeln verwendet wird, um zu bestimmen, ob eine Strasse kommunal oder kantonal sein soll, eine Entscheidung, die politische Fragen aufwirft, die behandelt werden müssen. Die meisten Kategorien definieren direkt, ob eine Strasse kantonal oder kommunal ist, mit

Ausnahme von Verbindungsstrassen, die keine Hauptverkehrsstrassen sind, die kantonal oder kommunal sein können. In diesem Fall können drei Kriterien zur Bestimmung einer Kantonsstrasse beitragen: eine unzureichende Abdeckung des Kantonsstrassennetzes, der Zugang zu einem touristischen Zentrum oder ein Interesse von kantonaler Bedeutung für einen Anschluss an das Netz eines anderen Kantons.

Buchstabe b erwähnt die schweizerischen Hauptverkehrsstrassen, die von Bundesbeiträgen gemäss den Artikeln 12 ff. des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel profitieren (MinVG; SR 725.116.2). Diese Routen werden als solche vom Bund definiert. Sie sind für den schweizerischen und internationalen Verkehr wichtig, gehören aber nicht zum Nationalstrassennetz. Aus diesem Grund haben die Hauptverkehrsstrassen der Schweiz kantonalen Status, wobei einige von Bundesbeiträgen profitieren. Sie werden in der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) aufgelistet. Der Bundesbeitrag wird in einen kantonalen Fonds für Schweizer Hauptverkehrsstrassen auf dem Boden des Kantons Freiburg eingezahlt (Fonds Hauptstrassen Schweiz).

Art. 15 Nationalstrassen

Dieser Artikel, der eine Neuformulierung des Artikels 8 StrG darstellt, erinnert daran, dass die Nationalstrassen Bundesrecht unterliegen. Sie gehören ebenfalls dem Bund (Art. 8 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11)).

Art. 16 Kantonsstrassen – Grundsatz

Dieser Artikel, der vom Berner Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (BSG 732.11) inspiriert ist, definiert die Kantonsstrasse, nachdem er deren Zweck angibt, anhand der in Artikel 30 festgelegten Kategorien: sie dienen dem überregionalen und regionalen Verkehr. Es ist die Aufgabe des Staates, die Mobilität innerhalb des Kantons zu gewährleisten, was beim regionalen und überregionalen Verkehr der Fall ist. Dieser Artikel vereinfacht die zahlreichen Kriterien der Artikel 10 und 11 StrG. Insbesondere ist dies durch den Wegfall der Unterteilung der Kantonsstrassen in Hauptverkehrs- und Nebenstrassen der Fall, die von untergeordneter Bedeutung und schwer durchführbar ist, sowie durch den Verzicht auf die Anforderung, dass jede Gemeinde durch eine Kantonsstrasse erschlossen sein muss. Er lässt genügend Spielraum, um auf den Einzelfall zugeschnittene Lösungen zu finden.

Bei dessen Inkrafttreten wird das Kantonsstrassennetz auf Basis der Bestimmungen der neuen Gesetzgebung aktualisiert. Der aktualisierte Plan wird gemäss Artikel 204 vorgängig präsentiert.

Art. 17 Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

Dieser Artikel greift die Definition der städtebaulichen Objekte aus Art. 50a StrG auf, indem in Buchstabe g «im Zonenplan festgelegte Abschnitte» durch «innerorts» ersetzt wird, da im Zonenplan nicht immer festgelegte Sektoren existieren. Buchstabe h legt fest, dass von der Gemeinde gewünschte Arbeiten oder Installationen an einer Kantonsstrasse, die vom Staat bezahlt werden, die den von der Direktion festgelegten Baustandard überschreiten, die daraus resultierenden Mehrkosten von der Gemeinde zu tragen sind.

Zu beachten ist auch, dass der Buchstabe c Trottoirs auf Brücken und in Tunnels einschliesst. Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Werke, Bauten und Anlagen, die an Kantons-

strassen liegen, aber in der Regel in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, weil sie überwiegend von lokalem Interesse sind. Die Liste hat somit beispielhaften Charakter. Weitere Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Unterführungen, Überführungen und Einrichtungen für den sicheren Durchgang von Weidevieh über Viehtreibwege (Boviduc). Bestimmte Objekte mit städtebaulichem Charakter können vom Staat gefordert und mitfinanziert werden (siehe Art. 167 Abs. 2).

Art. 18 Gemeindestrassen

Dieser Artikel bekräftigt die Subsidiarität des Gemeindestrassennetzes gegenüber dem Kantonsstrassennetz und ändert die im Strassengesetz festgelegte Definition der Gemeindestrasse, indem die Kategorien, wie sie in Artikel 14 des Gesetzesentwurfs vorhanden sind, verwendet werden. Der Plan des Gemeindestrassennetzes ersetzt das im Strassengesetz vorgesehene Verzeichnis der Gemeindestrassen und anderer dem Verkehr zugänglicher Teile der öffentlichen Sachen. Dieser Plan, der auch Privatstrassen in öffentlicher Nutzung beinhaltet, muss in den Gemeinderichtplan und in den regionalen Richtplan integriert werden, um deren Synchronisation zu gewährleisten. So werden die Gemeinden dazu angehalten, ihr Gemeindestrassennetz ganzheitlich zu betrachten.

Art. 19 Privatstrassen im Gemeingebrauch

Dieser Artikel ersetzt den im Strassengesetz genutzten Begriff der Privatstrasse im Gemeingebrauch durch den Begriff Privatstrasse in öffentlicher Nutzung. Der Entscheid über die Überlassung zur öffentlichen Nutzung oder den Entzug der öffentlichen Nutzung erfolgt durch die Direktion oder die Gemeinde. Sie ist keine Voraussetzung dafür, dass eine Privatstrasse von der Öffentlichkeit genutzt werden kann. Die Gemeinde wird nur dann eine Entscheidung treffen, wenn die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit in Frage gestellt ist. Diese Änderung widerspiegelt eine rechtliche Entwicklung. Gemäss Rechtsprechung ist eine Strasse öffentlich, sobald sie einer unbestimmten Anzahl von Personen zugänglich ist. Diese Rechtsprechung bedeutet, dass die Eigentümerschaft einer Privatstrasse diese nur zu schliessen braucht, damit sie ihren öffentlichen Charakter verliert, ohne Rücksicht auf ihre Benutzerinnen und Benutzer, denen dadurch manchmal ein wesentlicher Durchgang genommen wird. Dieser neue Artikel soll diesem Risiko entgegenwirken, indem er die Eigentümerschaft der Strasse daran hindert, die Strasse in bestimmten Situationen zu schliessen. Die Überlassung zur öffentlichen Nutzung erfolgt also, ohne dass das Eigentumsrecht der Eigentümerschaft notwendigerweise aufgehoben wird. Es handelt sich dabei also nicht unbedingt um eine formelle Enteignung, sondern um eine materielle Enteignung. Eine angemessene Entschädigung wird nur dann gewährt, wenn durch Massnahmen der Raumplanung Einschränkungen des Eigentumsrechts vorgenommen werden, die einer Enteignung gleichkommen (Art. 5 Abs. 2 RPG).

Im Falle eines Rechtsstreits in Bezug auf den öffentlichen Zugang prüft die Gemeinde, ob eine der in diesem Artikel festgelegten Bedingungen erfüllt ist, und formalisiert gegebenenfalls die Überlassung der Strasse zur öffentlichen Nutzung durch eine Dienstbarkeit, wie z. B. ein Wegerecht. Diese wird dann gemäss Bundesrecht (Artikel 781 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210)) im Grundbuch eingetragen; zu Gunsten entweder der Gemeinde, wenn das Wegerecht die Verbindung zweier Gemeindestrassen zulässt, oder des Staates, wenn das Wegerecht die Verbindung mit einer Kantonsstrasse zulässt.

1.3.3 Sanfte Mobilität

1.3.3.1 Begriff

Art. 20

In diesem Artikel wird eine weit gefasste und dynamische Definition der sanften Mobilität dargelegt, um die neuen Verkehrsmittel einzubeziehen, die jährlich neu auftauchen. Sozialverträglich bedeutet mit dem geringstmöglichen Risiko und Schaden für andere Benutzerinnen und Benutzer. Mit «in vergleichbarer Weise» sind Fortbewegungsmittel wie Mountainbike, Skateboard, Pferd, Langlauf oder Elektro-Roller gemeint.

1.3.3.2 Wege der sanften Mobilität

Art. 21

Dieser Artikel definiert die Wege der sanften Mobilität, listet die drei dem Gesetz bekannten Arten auf und weist darauf hin, dass sie nach dem gleichen Verfahren wie andere Mobilitätsinfrastrukturen zu bauen sind. Da die Wege der sanften Mobilität entlang von Strassen keine Bestandteile derselben im Sinne des Gesetzes sind (Art. 12 Abs. 2 a contrario), wird in Absatz 3 festgelegt, dass für die drei Arten eigene Regelungen gelten und nicht die der Strassen, entlang derer sie verlaufen können.

1.3.3.3 Routen der sanften Mobilität

Art. 22 Begriff

Absatz 1 listet die 4 Arten von Routen der sanften Mobilität im Gesetzesentwurf auf. Die ersten drei sind mit einigen Anpassungen aus dem Bundesrecht übernommen (siehe weiter unten). Dazu gehören Fusswege, Velowege und offizielle Freizeitrouten. Da die drei Wegarten nur dann als solche anerkannt werden, wenn sie in die von den Behörden erstellten Netzpläne integriert werden, kann es durchaus sein, dass Passagen nicht in ein Netz integriert werden, obwohl sie unter eine der drei Arten fallen könnten, aber öffentlich sind und daher ein öffentliches Interesse daran besteht, dass sie für jede und jeden zugänglich sind. Dies ist die Art von Situation, die von der neuen Restkategorie der öffentlichen Durchgänge abgedeckt wird.

Absatz 2 wiederholt Artikel 11 Abs. 4 Bst. b und erinnert an den Zusammenhang zwischen sanften Mobilitätsrouten und Mobilitätsinfrastrukturen. Der Gesetzesentwurf legt für jede Regelung fest, ob sie für die betreffende Art der Route der sanften Mobilität oder für den Weg der sanften Mobilität gilt, dem sie folgen könnte und der etwas anders benannt ist (siehe Art. 21).

Art. 23 Fusswege

Dieser Artikel legt die Definition von Fussweg fest, die sinngemäss aus Artikel 2 FWG übernommen wurde.

Art. 24 Velowege

Dieser Artikel definiert Velowege und erklärt, dass Velowege zur Erholung im Sinne der Bundesgesetzgebung über Velowege zu den Freizeitrouten gehören. Daher gelten die Regeln des Gesetzentwurfs für Velowege nur für Velowege des täglichen Lebens, wie sie im Veloweggesetz des Bundes definiert sind. Diese Unterscheidung wird bereits im kantonalen Sachplan Velo gemacht, der zwischen dem kantonalen Alltagsvelonetz und dem kantonalen Freizeitvelonetz unterscheidet (welch letzteres von Velotouren- und Mountainbike-Routen zu unterscheiden ist).

Art. 25 Velowege für den Alltagsgebrauch – Begriff

In diesem Artikel wird die Definition von Velowegen für den Alltag sinngemäss aus Artikel 3 des Entwurfs des Bundesgesetzes über Velowege übernommen.

Art. 26 Velowege für den Alltagsgebrauch – Klassifizierung

In diesem Artikel wird eine Typologie von Velowegen gemäss ihrer Funktion definiert, die sich an derjenigen der öffentlichen Strassen orientiert und eine Aufteilung in kantonale oder kommunale Netze ermöglicht.

Art. 27 Offizielle Freizeitrouten

Dieser Artikel greift mit einigen Anpassungen die Definition der Wanderwege in Artikel 3 FWG auf, dem die Absätze 1, 2 und 4 entsprechen, erweitert sie aber in Absatz 3 über die Wanderwege hinaus, für die das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege gilt, auf Reit- und Winterwanderwege sowie auf solche für den Radtourismus und das Mountainbiking, d. h. auf Radwege für Freizeitzwecke im Sinne des Bundesgesetzes über Velowege. Das Konzept der offiziellen Freizeitrouten wurde als Dach dafür geschaffen. Derzeit gilt das Gesetz über den Tourismus, das als Ausführungsgesetz dient, nur für Wanderwege, sieht aber die Möglichkeit der Ausweitung auf andere Arten des Wanderns in Übereinstimmung mit den sich ändernden touristischen und sozialen Bedürfnissen vor (Art. 65 Abs. 3 TG). Der Gesetzesentwurf verwirklicht diese Erweiterung, die eine Forderung der Tourismus-Community darstellt.

Art. 28 Öffentliche Durchgänge

Der öffentliche Durchgang ist ein neuer Begriff, der teilweise die Begriffe des Strassengesetzes oder der Wege, einschliesslich der Flur- oder Feldwege und anderer kommunaler Wege im öffentlichen Bereich, umfasst. Dies sind bestehende Wege, die nicht Teil eines bestimmten Netzes sind. Ausgehend von der Platzierung im Bereich der sanften Mobilität und der Definition der Strasse in Art. 12 ist ein öffentlicher Weg nicht für die Benutzung durch ein Auto vorgesehen. Die zuletzt genannte Situation stellt allgemein eine Privatstrasse in öffentlicher Nutzung dar.

1.3.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 29 Begriff

Dieser Artikel enthält eine Definition des öffentlichen Verkehrs, die sich an das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) anlehnt und fügt dem öffentlichen Verkehr den Transport von Gütern auf der Schiene hinzu, während das Verkehrsgesetz derzeit keinen entsprechenden Artikel enthält. Der regelmässige und gewerbsmässige

Charakter des Transports ist in Artikel 2 PBG definiert. Es handelt sich um eine Beförderung, für die laut Bundesgesetzgebung eine Konzession erforderlich ist (Art. 6 PBG; SR 745.1).

In Absatz 2 werden nicht abschliessend zwei Kategorien von Personenbeförderungen genannt, die vom öffentlichen Verkehr zu unterscheiden sind. Dies sind Fälle, die in der Praxis manchmal mit dem öffentlichen Verkehr verwechselt werden. Gemäss Artikel 17 des Gesetzes vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (SchG; SGF 411.0.1; SchG) und der Artikel 10 ff. des Reglements vom 19. April 2016 zum Gesetz über die obligatorische Schule (RSchG; SGF 411.0.11), haben Schüler Anspruch auf kostenlose Beförderung, soweit dies anerkannt wird. Die Gemeinde kann dann den Fahrpreis der öffentlichen Verkehrsmittel rückerstatten oder, wenn keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, die Nutzung eines privaten Fahrzeugs durch die Eltern entschädigen oder einen Gruppentransport organisieren. Dieser von der Gemeinde organisierte Transport ist eine spezielle Dienstleistung und sollte nicht als öffentlicher Verkehr betrachtet werden.

Ausgeschlossen ist auch die unregelmässige professionelle Personenbeförderung, die nicht nach einem Fahrplan erfolgt. Diese Art des Transports wird in Abschnitt 7 behandelt.

Art. 30 Angebotsarten

Dieser Artikel definiert die drei Arten von Personenverkehrsangeboten. Der lokale und regionale Personenverkehr ist durch die Bundesgesetzgebung definiert. Der Personenverkehr von kantonalem Interesse bezeichnet Angebote von kantonalem Interesse, die aber die Bedingungen der Gesetzgebung des Bundes für eine Entschädigung für den regionalen Personenverkehr nicht erfüllen. Es handelt sich dabei um eine neue Terminologie im Recht des Kantons Freiburg, die von anderen Kantonen und auf die Empfehlung des BAV hin aufgenommen wurde.

Art. 31 Tarifverbunde

Dieser Artikel zeigt das Ziel eines Tarifverbunds auf sowie die Form des Verbunds des Staates mit einem solchen Verbund. Im Kanton Freiburg gibt es mehrere Tarifverbunde, der wichtigste davon ist Frimobil. Es kann gelegentlich zu Überschneidungen zwischen den Zonen der Tarifverbunde kommen. Es ist nicht geplant, neue zu erstellen.

Art. 32 Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen

Dieser Artikel definiert und veranschaulicht, unabhängig davon, ob sie in die Zuständigkeit des Bundes oder der Kantone fallen, was eine Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist. Es handelt sich dabei um einen weit gefassten Begriff, der z. B. auch Billetschalter einschliesst.

Absatz 3 definiert eine besondere Kategorie davon, nämlich solche, die Bestandteil der Strasse sind, wozu sowohl Bushaltestellen als auch Busstreifen gehören. Fahrleitungen und Tramgleise unterliegen dagegen der Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Zu präzisieren ist dabei, dass eine Strasse, die ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr dient, ebenfalls eine Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und damit Bestandteil der Strasse ist.

1.3.5 Eigentum

Art. 33 Öffentliche Strassen – Grundsätze

Der Absatz 1 wurde dem StrG entnommen, Absatz 3, vom Gesetz des Kantons Bern über die Strassen inspiriert, präzisiert, dass die Bestandteile, so etwa in Artikel 12 Abs. 2 definiert, im Grundsatz die gleiche Eigentümerschaft wie die Strasse haben. Das Gleiche gilt für die meisten Wege der sanften Mobilität entlang einer öffentlichen Strasse, die im Prinzip dieselbe Eigentümerschaft haben, aber de facto nicht Teil der Strasse sind. Dies hat zur Folge, dass auch Objekte städtebaulichen Charakters aus zivilrechtlicher Sicht zum Eigentum des Staates gehören.

Art. 34 Öffentliche Strassen – Wechsel der Eigentümerschaft

Absatz 1 ist neu und zielt darauf ab, dass das Grundbuch die Rechtslage korrekt wiedergibt. Das Eigentum geht erst mit der Eintragung im Grundbuch über (Art. 656 Abs. 1 ZGB). Wenn die Strasse erweitert wird (z. B. weil ein neuer Kreislauf oder eine neue Baustelle entsteht), muss das Grundbuch angepasst werden. Die Gesetzgebung zur Enteignung bleibt selbstverständlich vorbehalten.

Absatz 2 soll die Auswirkungen der neuen Vorschriften über Privatstrassen in öffentlicher Nutzung (Art. 19) auf Privateigentum ausgleichen, indem der Eigentümerschaft ein zusätzliches Recht eingeräumt wird, die Übernahme ihrer Strasse durch die Gemeinde zu verlangen. Die Bedingung, gemäss der die Strasse zum Zeitpunkt der Übernahme den technischen Anforderungen (Normen) entsprechen muss, soll verhindern, dass die Gemeinde am Ende eine Strasse besitzt, die kostspielig ausgebaut werden muss. Hierbei ist jedoch zu erwähnen, dass dies eine vertragliche Überlassung der Strasse unter anderen Bedingungen nicht ausschliesst und dass die Regelungen im Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) bestimmen, welche Verkehrsmittel auf einer öffentlichen Strasse eingesetzt werden dürfen.

Art. 35 Wege der sanften Mobilität

Absatz 1 legt fest, dass die Eigentümerschaft der Wege der sanften Mobilität grundsätzlich dieselbe ist wie die Eigentümerschaft der öffentlichen Strasse, entlang der sie verlaufen (siehe Art. 33 Abs. 3), oder der Grundstücke, durch die sie führen. Wenn ein Weg der sanften Mobilität sein eigenes Grundstück hat (dies ist für die meisten Radwege der Fall, die nicht an einer öffentlichen Strasse liegen, insbesondere gemischte Rad- und Fusswege), gibt dieser Artikel an, ob der Staat oder die Gemeinde Eigentümerin oder Eigentümer sein sollte.

Absatz 2 enthält eine aus Artikel 61 des TG übernommene Regelung, die speziell für Freizeittrouten gilt und aus dem vorgängig Gesagten folgt. Tatsächlich hat ihr Bau im Allgemeinen keinen Einfluss auf das Eigentum am Grundstück, das sie überqueren. Aus diesem Grund müssen die Gemeinwesen unentgeltlich dulden, dass sie ihr Eigentum überqueren.

Ebenfalls zu beachten ist, dass Mobilitätsrouten, die keine Mobilitätsinfrastruktur nutzen, immer dieselbe Eigentümerschaft haben wie das Grundstück, das sie durchqueren.

2 Planung

2.1 Instrumente

Art. 36 Verzeichnis

Dieser Artikel listet die wichtigsten allgemeinen Instrumente auf, mit denen die Mobilität innerhalb des Kantons organisiert wird. Buchstabe j erwähnt die regionalen Pläne, d. h. im Sinne der Gesetzgebung über die Raumplanung insbesondere die regionalen Richtpläne. Letztere regeln sie umfassend. Das Gleiche gilt für den kantonalen Richtplan, der zwar nicht aufgeführt ist, in dem aber eine Verbindung zwischen seinem strategischen Teil und der Mobilitätsstrategie hergestellt wird. Das Verhältnis dieser beiden Richtpläne zu projektspezifischen Planungsinstrumenten wird in Artikel 50 behandelt. Diese beiden Instrumente werden hier und im weiteren Verlauf des Gesetzentwurfs im Sinne der Artikel 41 bzw. 22a des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 2. Dezember 2008 (R PBG; SGF 710.1) verstanden. Das wichtigste Planungsinstrument ist derzeit der kantonale Verkehrsplan, der ursprünglich für den öffentlichen Verkehr konzipiert war, aber auch für andere Aspekte der Mobilität genutzt wurde, da er das einzige verfügbare Planungsinstrument war.

Art. 37 Kantonale Mobilitätsstrategie

Die kantonale Mobilitätsstrategie ist ein neues Instrument, die das Dach für die anderen Planungsinstrumente bildet. In ihr sind die strategischen und programmatischen Aspekte der Mobilität enthalten, die derzeit Bestandteil des kantonalen Verkehrsplans sind. Sie wurde zu Beginn der Legislaturperiode aktualisiert und dient daher als politisches Ziel. Aus rechtlicher Sicht ist sie mit dem kantonalen Richtplan vergleichbar. Sie hat den Charakter einer verbindlichen Leitlinie für die Behörden, die sie bei der Erstellung anderer Planungsinstrumente beachten müssen. Sie ist in den kantonalen Richtplan integriert und muss mit diesem übereinstimmen, unterliegt aber nicht demselben Änderungsverfahren. Inhaltlich zielt die Mobilitätsstrategie darauf ab, die Ziele der Mobilität zu definieren und die Mittel zur Erreichung dieser Ziele festzulegen. Sie koordiniert die Entwicklung aller Arten von Mobilitätsrouten.

Absatz 4 legt fest, dass die kantonale Mobilitätsstrategie bereichsübergreifende Strategien und andere Politiken berücksichtigen muss, einschliesslich der Strategie für nachhaltige Entwicklung, die konkrete Mobilitätsziele festlegt (Ziel 11.2), sowie des Klimaplanes vom 8. Juni 2021.

Art. 38 Plan des Kantonsstrassennetzes

Mit diesem Instrument bestimmt der Staatsrat die Kantonsstrassen, und zwar auf der Grundlage der in den Artikeln 14 und 16 festgelegten Kriterien. Erst die Eintragung in diesen Plan verleiht einer Strasse ihren Charakter als Kantonsstrasse. Der Plan ist im Prinzip Gegenstand eines Staatsratsbeschlusses.

Art. 39 Programm für den Bau der Kantonsstrassen

Dieses Instrument ist ein internes Werkzeug der Direktion, das bereits im Strassengesetz existiert und übernommen werden sollte. Darin wird die Reihenfolge der auszuführenden Arbeiten an den Kantonsstrassen festgelegt (dies waren ca. 160 bis Sommer 2020). Diese festgelegte Reihenfolge wird jedoch häufig durch sich ändernde Verfahren gestört und muss daher ständig aktualisiert werden. Er liefert eine interne Sicht auf die Prioritäten und schafft nach aussen hin eine gewisse Transparenz über die festgelegte Priorisierung. Er ist für jede Person einsehbar, die danach verlangt.

Art. 40 Plan des Gemeindestrassennetzes

Der Plan des Gemeindestrassennetzes, der das in Artikel 12 StrG vorgesehene Verzeichnis der Gemeindestrassen und sonstiger Teile der öffentlichen Sache, die dem Verkehr offenstehen, ersetzt, enthält zwei Arten von Strassen mit unterschiedlichen Folgen.

In diesem Plan bestimmt die Gemeinde basierend auf den in den Artikeln 14 und 18 definierten Kriterien, welche Strassen kommunal sind. Erst die Aufnahme einer Strasse in diesen Plan als Gemeindestrasse macht sie zu einer Gemeindestrasse.

Andererseits trägt die Gemeinde die auf ihrem Gebiet befindlichen privaten Strassen zur öffentlichen Nutzung im Sinne von Artikel 19 ein, da es sich im Sinne des Gesetzes um öffentliche Strassen handelt. Aber es ist nicht diese Eintragung, die bestimmt, ob eine private Strasse sich in öffentlicher Nutzung befindet (siehe Art. 19).

Absatz 3 stellt die Koordination mit dem Gemeinderichtplan und dem Erschliessungsprogramm sicher, worunter hier und im weiteren Verlauf des Gesetzesentwurfs die Artikel 41 und 42 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 2. Dezember 2008 (RPBG; SGF 710.1) verstanden werden. Dadurch erlangt er die Rechtswirkungen des Gemeinderichtplans. Ziel dieses Artikels ist es, jede Gemeinde zu ermutigen, ganzheitlich über ihr Gemeindestrassennetz und dessen Bezug zu benachbarten Netzen nachzudenken.

Art. 41 Fusswegnetzplan

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Fusswegnetze in Pläne aufzunehmen, überlässt ihnen aber die Wahl der Art des Plans, obwohl die Botschaft zu diesem Gesetz empfiehlt, dass es sich um kommunale Pläne handeln soll. Dieser Artikel legt fest, dass es die Gemeinden sind, die das Fusswegnetz auf ihrem Gebiet in ihrem Gemeinderichtplan planen. Dies ist bereits heute der Fall, da diese Wege in das Verkehrsnetz einbezogen sind (Art. 23 des Ausführungsreglements zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11)), das ein Bestandteil des Gemeinderichtplans ist (Art. 41 Abs. 2 RPBG).

Absatz 2 enthält einige Hinweise zum spezifischen Inhalt des Plans.

Art. 42, 43 und 44 Velowege

Der Gesetzesentwurf zum Bundesgesetz über die Velowege, der sich aktuell in den eidgenössischen Kammern in Behandlung befindet, verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Velowegnetze in kantonale oder kommunale Pläne aufzunehmen. Der Gesetzesentwurf sieht ein kantonales Velowegnetz vor, das vom Staat im kantonalen Velowegnetzplan geplant wird, ergänzt durch kommunale Velowegnetze, die jede Gemeinde auf ihrem Gebiet in ihrem Gemeinderichtplan plant. Der Gesetzesentwurf zielt also darauf ab, ein echtes Velowegnetz zu schaffen, unabhängig von den Infrastrukturarten und deren Eigentümerschaft. Konkret betrifft dies das kantonale Strassennetz, während derzeit der Sachplan Velo (der durch den mit dem Entwurf des Mobilitätsgesetzes eingeführten kantonalen Velowegnetzplan ersetzt wird), in dem die Direktion das kantonale Velowegnetz definiert, aber auch bestimmte Velowege der Gemeinden einbezieht, auf letzterem basiert. Derzeit verweist das Gesetz über den Tourismus in Bezug auf die Planung von Radrouten auf die Gesetzgebung über die Strassen. Artikel 72b StrG räumt dem Staat aber die Kompetenz ein, dies, in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden, Organisationen und Kreisen zu tun, ohne dies weiter zu präzisieren.

Artikel 42 Abs. 2 sieht vor, dass sich Radstreifen und Radwege gegenseitig nicht ausschliessen. So ist es z. B. möglich, zunächst einen Radstreifen anzulegen, wenn die Strassenspur dies zulässt, was schnell erfolgen kann, und dann einen Radweg zu bauen, der sicherer ist, dessen Bau aber länger dauert, weil das notwendige Land erworben werden muss.

Art. 43 Programm für den Bau kantonaler Velowege

Dieser Artikel sieht für kantonale Velowege ein Programm für den Bau vor, das demjenigen für Kantonsstrassen (siehe Art. 39) ähnelt. Es bestimmt die Reihenfolge der Arbeiten an den kantonalen Velowegen. Er liefert eine interne Sicht auf die Prioritäten und schafft nach aussen hin eine gewisse Transparenz über die festgelegte Priorisierung. Es ist für jede Person einsehbar, die danach verlangt.

Art. 45 Plan der offiziellen Freizeitrouthenetze

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Fusswegnetze in Pläne aufzunehmen, überlässt ihnen aber die Wahl der Art des Plans, obwohl die Botschaft zu diesem Gesetz empfiehlt, dass es sich um kantonale Pläne handeln solle. Da das Hauptnetz der offiziellen Freizeitrouthen und der Wanderwege, im Gegensatz zu den eher lokalen Fusswegen, den gesamten Kanton abdeckt, sieht dieser Artikel vor, dass die Direktion die Netze der offiziellen Freizeitrouthen im gleichnamigen Plan plant, in Zusammenarbeit mit dem offiziellen, durch die Gesetzgebung über den Tourismus geschaffenen Organ des Kantons (dem Freiburger Tourismusverband).

Derzeit sind die Planungsregelungen unklar. Das Gesetz über den Tourismus, das die kantonalen Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege enthält, verweist in Artikel 67 für die Planung von Wanderwegen auf das RPBG, ohne zu präzisieren, ob es sich dabei um ein kantonales oder kommunales Planungsinstrument handelt. In der Praxis sind es die Gemeinden, die sie in ihrem Gemeinderichtplan planen.

Wenn eine offizielle Freizeitroute keine Mobilitätsinfrastruktur erfordert, gibt es kein Genehmigungsverfahren eines Mobilitätsinfrastrukturplans, gegen den die Betroffenen, einschliesslich der Grundstückseigentümerschaft, deren Grundstücke sie kreuzt, Einspruch erheben könnten. Der in Absatz 2 vorgesehene sinngemässe Verweis auf das Genehmigungsverfahren des kantonalen Nutzungsplans (Art. 22 RPBG) gleicht diesen Mangel aus. Die Unterwerfung des Plans unter ein Genehmigungsverfahren mit Einsprachemöglichkeit hat zur Folge, dass der Plan nach seiner Genehmigung nicht nur für die Behörden – wie die anderen Pläne in diesem Abschnitt – sondern auch für die oder den Einzelnen verbindlich ist.

Art. 46 Plan des öffentlichen Verkehrs – Kantonaler Plan des öffentlichen Verkehrs

Der kantonale Verkehrsplan dient der Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots auf dem Gebiet des Kantons Freiburg. Er wird mindestens alle fünf Jahre aktualisiert (Art. 51 Abs. 2) und berücksichtigt die Kapazität der bestehenden und künftigen Mobilitätsinfrastrukturen.

Er unterscheidet sich vom bisherigen kantonalen Verkehrsplan nach Artikel 9 ff. VG dadurch, dass der strategische Teil neu in der kantonalen Mobilitätsstrategie behandelt wird. Der neue kantonale Verkehrsplan für den öffentlichen Verkehr ist ein operatives Instrument zur Umsetzung der politischen Vision (verankert in der kantonalen Mobilitätsstrategie) für den öffentlichen Verkehr und dient als Grundlage für Leistungsverträge zwischen Staat und Unter-

nehmen des öffentlichen Verkehrs. Öffentliche Stellen, interessierte Kreise und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Artikel 53 an der Erstellung des Plans zu beteiligen.

Art. 47 Plan des öffentlichen Verkehrs – Gemeinderichtplan

Dieser Artikel nimmt Artikel 15 VG auf.

Dabei ist einerseits zu beachten, dass die Raumplanungs- und Baugesetzgebung vorschreibt, dass der regionale Richtplan den öffentlichen Verkehr auf regionaler Ebene behandeln muss, andererseits können mehrere Gemeinden zusammen in einem interkommunalen Plan Mobilitätsprobleme behandeln, die in ihre Zuständigkeit fallen.

Art. 48 Sachpläne

Dieser Artikel des Gesetzesentwurfs beinhaltet für die Direktion die Möglichkeit, Sachpläne zu erstellen, was in der Praxis bereits der Fall ist; so existiert z. B. ein Sachplan Velo und ein Sachplan für Park-and-Ride-Anlagen. Ein Sachplan dient dazu, ein bestimmtes Thema anzugehen, das aufgrund der grossen Zahl beteiligter Akteurinnen und Akteure Koordinationsprobleme verursacht. Dieser Artikel regt die Direktion auch dazu an, Strategien in verschiedenen Bereichen der Mobilität zu entwickeln, wie zum Beispiel die im Klimaplan vorgesehene Elektromobilitätsstrategie.

2.2 Allgemeine Vorschriften

Art. 49 Wirkungen

In diesem Artikel wird der Grundsatz des Raumplanungsrechts bekräftigt, dass die Pläne behördenverbindlich sind. Es ist dies für die Planung der sanften Mobilität auch eine Vorgabe des Bundesrechts. Sofern nicht ausdrücklich anders angegeben (siehe Art. 45 zu den offiziellen Freizeitrouthenetzen), sind sie daher für die einzelnen Personen nicht verbindlich.

Art. 50 Verhältnis zu den Richtplänen

Dieser Artikel legt den Vorrang des kantonalen Richtplans vor allen anderen im Vorentwurf eingeführten Plänen fest und erinnert daran, dass die Gemeinderichtpläne, wie bereits im RPBG und im VG vorgesehen, mit den kantonalen und regionalen Richtplänen abgestimmt werden müssen und ihnen nicht widersprechen dürfen.

Art. 51 Überprüfung

Absatz 1 greift den in Art. 4 Abs. 1 Bst. b FWG für Mobilitätsrouthenetzpläne vorgeschriebenen Grundsatz der periodischen Überprüfung von Plänen auf und erweitert ihn auf alle im Gesetzesentwurf vorgesehenen Pläne. Er definiert, dass diese Überarbeitung mindestens alle 10 Jahre zu erfolgen hat und übernimmt damit die Regelung für Wanderwege in Artikel 59 Abs. 3 des Bundesgesetzes auf.

Absatz 2 behandelt den kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs, der – analog zum Finanzplan und aufgrund seines Inhalts – alle 5 Jahre zu revidieren ist.

Absatz 3 legt fest, dass die Programme für den Bau (Kantonsstrassen und kantonale Velowege) schrittweise und alle 5 Jahre aktualisiert und überprüft werden, eine Periodizität, die auch in anderen Plänen zu finden ist.

Art. 52 Planungsgrundsätze

Absatz 1 legt den Mindestinhalt der Pläne fest.

Absatz 2 legt die Grundsätze für die Netzpläne des Gesetzesentwurfs fest. Das Prinzip der Vernetzung findet sich bereits im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege für die Fuss- und Wanderwegnetze und in Art. 22 Abs. 1 StrG für die Gemeindestrassennetze, ansonsten sind die meisten in der Gesetzgebung noch nicht erwähnt. Die meisten davon sind Artikel 6 des Entwurfs des Bundesgesetzes über Velowege entnommen und wurden auf den Rest der Routen der sanften Mobilität oder sogar auf alle Mobilitätsrouten ausgedehnt. Dafür zu sorgen, dass sie respektiert werden, ist im Wesentlichen eine Aufgabe des Staates, weil er eine breitere und einheitlichere Vision hat.

Buchstabe a betont den zusammenhängenden Charakter und eine angemessene Dichte. Darin wird ebenfalls ein homogener Ausbaustandard gefordert, über den sichergestellt werden kann, dass die Form der Route und der Sicherheitsstandard einer Mobilitätsinfrastruktur über weite Strecken gleichbleiben und sich nicht ohne Grund in kurzen Abständen ändern.

Buchstabe b spiegelt das in Artikel 1 Abs. 2 des Gesetzesentwurfs formulierte Ziel wider, ein Gesamtsystem der Mobilität zu schaffen, indem über den Stellenwert jeder einzelnen Mobilitätsart nachgedacht wird, die zwar ihre je eigene Eigenart hat, aber auch Teil des Ganzen ist.

Buchstabe c wird angesprochen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger vor Autos und Velos sowie die Velofahrerinnen und Velofahrer vor Autos geschützt werden sollen, aber dass auch der Verkehrsfluss sichergestellt werden soll, insbesondere indem die Routen des öffentlichen Verkehrs abgetrennt werden.

Buchstabe d zielt auf die Beseitigung übermässiger und unerwarteter Gefährdungen ab, die trotz Beachtung aller notwendigen Vorsichtsmassnahmen nicht erkannt werden können. Diese Anforderung ändert nichts an der Tatsache, dass die Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsinfrastruktur für ihre eigene Sicherheit und ihr eigenes Verhalten verantwortlich sind und daher verpflichtet sind, ihr Verhalten der Situation anzupassen und die Verkehrsregeln zu beachten. Sie ändert auch nicht die Regelungen der zivilrechtlichen Haftung, beispielsweise die in Artikel 58 des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR; SR 220) vorgesehene Haftung für Bauten und andere Werke. Dennoch müssen der Staat und die Gemeinden ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der von ihnen genutzten Routen und Infrastrukturen haben.

Die Buchstaben e und f erinnern daran, dass Fussgängerinnen und Fussgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer höheren Belastungen durch Umwelteinflüsse und -faktoren unterliegen und dass dafür gesorgt werden muss, dass die von ihnen genutzten Mobilitätsrouten attraktiv sein müssen und gar der Erholung dienen können, falls es sich um offizielle Freizeitrouuten handelt. Um sie attraktiv zu gestalten, sollte besonderer Wert auf niedrige Lärm- und Abgasemissionen, ein starkes Sicherheitsgefühl, eine attraktive Umgebung und eine geeignete Beschichtung gelegt werden. Um der Entspannung zu dienen, müssen die gleichen Aspekte beachtet werden, jedoch mit erhöhtem Anspruch.

Art. 53 Vernehmlassung

Dieser Artikel erlegt dem Staat und den Gemeinden die allgemeine Verpflichtung auf, bei der Erarbeitung von kantonalen Planungsinstrumenten die betroffenen Gemeinden, die Ämter und

interessierte Kreise zu konsultieren, formalisiert dies aber nicht durch ein spezifisches Verfahren. Der Begriff interessierte Kreise muss weit gefasst interpretiert werden, er schliesst beispielsweise auch Gemeindeverbände mit ein.

3 Mobilitätsrouten

Dieser Abschnitt enthält einige Regelungen zu Mobilitätsrouten, die in Artikel 11 definiert sind, und somit nicht nur zu spezifischen Mobilitätsinfrastrukturen. Das bedeutet, dass diese Regelungen so weit wie möglich für Mobilitätsrouten in allen in diesem Artikel genannten Fällen gelten, d. h. auch dann, wenn sie andere Mobilitätsinfrastrukturen (z. B. eine Strasse oder eine sanfte Mobilitätsroute) oder überhaupt keine Mobilitätsinfrastruktur nutzen (z. B. wenn eine Wanderoute ein Feld durchquert).

3.1 Verkehrsmanagement

Art. 54

Dieser Artikel regelt die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement. Es gibt derzeit keine kantonalen gesetzlichen Bestimmungen zu diesem Punkt. Das Verkehrsmanagement ist essenziell für die Realisierung und Optimierung eines umfassenden Mobilitätssystems. Es betrifft hauptsächlich den Strassenverkehr, ermöglicht aber auch die Koordination mit anderen Verkehrsträgern.

Absatz 1 enthält eine Definition des Verkehrsmanagements aus Artikel 15 Absatz 1 des kantonalbernischen Strassengesetzes. Konzeptionell geht es darum, Ziele zu setzen und zu priorisieren und dann die Instrumente zu definieren, um diese zu erreichen, wobei die Digitalisierung immer leistungsfähigere Werkzeuge dafür bietet.

Der erste Satz des Absatzes 2 weist die Verantwortung für das Verkehrsmanagement dem Staat zu, der eine breite Vision hat, die es ihm ermöglicht, die Umsetzung eines umfassenden und kohärenten Mobilitätssystems sicherzustellen. So gibt dieser Absatz als Ausführungsbestimmung zu Artikel 57d Absatz 1 SVG dem Staat die Kompetenz, Verkehrsmanagementpläne für die Strassen zu erstellen, die der Bundesrat als wichtig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen erklärt.

In den Absätzen 2 und 3 wird bestimmt, dass die Gemeinden beim Erlass von Massnahmen zum Verkehrsmanagement, die sie betreffen, vorgängig angehört werden und ihnen diese Kompetenz übertragen werden kann. Die Delegation kann auch an andere Einrichtungen, wie z. B. an eine Verkehrsleitzentrale, übertragen werden, sofern der rechtliche Schutz gewährleistet ist, eine Bedingung, die in Artikel 54 der Verfassung des Kantons Freiburg festgelegt ist. Diese letzte Bemerkung gilt für alle Delegationsklauseln des Gesetzesentwurfs, die sich auch an private Parteien richten können.

3.2 Aufhebung einer Route der sanften Mobilität

Art. 55 Voraussetzungen

Dieser Artikel legt das Prinzip des Ersatzes einer Route der sanften Mobilität vor, die aufgehoben werden muss. Er wiederholt den Inhalt von Artikel 7 FWG, der sich auch im Gesetzesentwurf des Bundes über Velowege findet, indem er zu den im Bundesrecht beispielhaft aufgeführten Aufhebungsgründen ein überwiegendes Interesse, etwa der

Eigentümerschaft hinzufügt. Absatz 2 gibt an, dass die Aufhebung provisorischen, z. B. aufgrund von Arbeiten, oder endgültigen Charakter haben kann.

Absatz 5 legt fest, dass öffentliche Durchgänge, deren Aufhebung genehmigt wurde, keiner Ersatzpflicht unterliegen. Tatsächlich müssen sie nicht sofort ersetzt werden, da es sich nicht um Abschnitte handelt, die in einem Netzplan enthalten sind, dessen Fortbestand durch die Bundesgesetzgebung vorgeschrieben ist. Ein öffentlicher Weg, der aufgehoben wird, kann durch die Aufnahme einer der drei anderen Arten von Routen der sanften Mobilität im Netzplan ersetzt werden, und zwar an derselben oder einer nahegelegenen Stelle an einem geeigneteren Ort.

Art. 56 und 57 Verfahren, Ausführung und Änderung des Plans

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege und der Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege legen das Prinzip der Ersatzpflicht für die Routen fest, überlassen es aber den Kantonen, das Verfahren für die Aufhebung zu definieren und zu entscheiden, wer für den Ersatz zuständig ist. Diese beiden Artikel stellen die Ausführungsbestimmungen dar. Artikel 56 Absatz 1 sieht zunächst vor, dass die Aufhebung der Zustimmung der Direktion unterliegt, die prüft, ob der vorgesehene Ersatz angemessen ist. Da letztere die Genehmigungsbehörde für den Netzplan ist, muss ihre Zuständigkeit auch bei kommunalen Routen erhalten bleiben. Diese Genehmigungsentscheidung nimmt ein Verfahren zur Änderung des betreffenden Netzplans vorweg, das lang und komplex sein kann.

Gemäss Artikel 56 Abs. 2 wird sie von einem Entscheid begleitet, mit dem der Verursacherin oder dem Verursacher der Aufhebung die Kosten des Ersatzes angelastet werden. Im Allgemeinen erfordert der Ersatz nicht den Bau einer neuen Mobilitätsinfrastruktur. Es handelt sich lediglich um eine Umleitung der Strecke zu einer anderen Infrastruktur. Wenn jedoch eine neue Mobilitätsinfrastruktur erforderlich ist, muss ein Mobilitätsinfrastrukturplan gemäss dem allgemeinen Verfahren der Artikel 98 ff. erstellt werden.

Gemäss Absatz 57 Abs. 1 wird diese Änderung beginnend mit der Ersatzroute durchgeführt und erst nach Inbetriebnahme der alternativen Strecke erfolgt die Aufhebung.

Schliesslich wird (gemäss Artikel 57 Abs. 2) im Falle einer definitiven Aufhebung, der entsprechende Netzplan bei kantonalen Planungen von der Direktion, bei kommunalen Planungen auf Antrag der Gemeinde – gemäss den für jedes Planungsinstrument der sanften Mobilität in den Artikeln 41 bis 45 festgelegten Verfahren – geändert.

3.3 Signalisierung

3.3.1 Begriff und Grundsätze

Art. 58 Begriff

In diesem Artikel wird die Definition der Signalisierung dargelegt.

Art. 59 Grundsätze

Absatz 1 erinnert daran, dass das Aufstellen und Entfernen von Signalisierungsanlagen nur auf der Grundlage einer Verfügung oder einer Bewilligung der zuständigen Behörde erfolgen darf.

In Absatz 2 wird eine Regelung getroffen, die für Fusswege bereits in Artikel 69 Abs. 2 TG und aus der Bundesgesetzgebung über die Signalisierung abgeleitet ist.

3.3.2 Verpflichtung zur Gewährleistung der Signalisierung

Art. 60 Grundsatz

Absatz 1 greift den Grundsatz von Artikel 83b StrG auf und erweitert ihn, indem er vorsieht, dass grundsätzlich die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur für die Signalisierung verantwortlich ist.

In Absatz 2 wird der Begriff der Gewährleistung der Signalisierung genauer definiert, als dies derzeit in Art. 83b Abs. 1 StrG der Fall ist.

Absatz 3 übernimmt Artikel 83b Absatz 1 in fine und Absatz 3 sowie Artikel 83c Absatz 2 StrG.

Art. 61 Delegation

Dieser Artikel greift die Artikel 83a Abs. 3 StrG und 63 Abs. 2 TG auf und erweitert sie dahingehend, dass die Signalisierung gegen eine Entschädigung an private Organisationen delegiert werden kann. Zurzeit delegiert das MobA die Signalisierung der Freizeitvelorouten an ProVelo.

Art. 62 Ersatzvornahme

Dieser Artikel enthält eine Ersatzvornahmeklausel, die logisch und notwendig ist.

Artikel 63-67

In diesen Artikeln sind die spezifischen Regelungen für Mobilitätsrouten festgelegt.

Artikel 66 gibt die derzeitige Aufgabenteilung zwischen dem FTV und dem MobA sowie den Gemeinden wieder. Derzeit zahlen die lokalen Tourismusorganisationen gemäss Artikel 64 TG 50 % der Markierungskosten des FTV, aber die Revision des TG beabsichtigt, diese Beteiligung abzuschaffen. Daher wurde dieses Prinzip in den Entwurf des Mobilitätsgesetzes aufgenommen.

Artikel 67 stellt eine Übernahme von Artikel 4 Abs. 1 Bst. b des Ausführungsgesetzes zur Bundesgesetzgebung über die Binnenschifffahrt vom 7. Februar 1991 dar, der hier ausgehend von der geltenden Praxis präzisiert wird. Die derzeit vom AfU ausgeübten Befugnisse werden im Ausführungsreglement an dieses delegiert. Es handelt sich um eine Ausführungsbestimmung zu Artikel 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) und zu Artikel 36 Abs. 2 der dazugehörigen Verordnung vom 8. November 1978 (BSV; SR 747.201.1).

3.4 Unterhalt

3.4.1 Begriff

Art. 68

Dieser Artikel enthält eine Definition des Begriffs Unterhalt, die dem Gesetz des Kantons Neuenburg vom 21 Januar 2020 «sur les routes et voies publiques» (RSN 735.10) entnommen wurde, während es im Strassengesetz derzeit keine Definition gibt. Es wird zwischen betrieblichem und baulichem Unterhalt unterschieden. Ersterer zielt darauf ab, die Befahrbarkeit und Sicherheit der Mobilitätsinfrastrukturen und ihrer Bestandteile, einschliesslich Baustrukturen und Oberflächenbeschichtungen, zu gewährleisten. Die zweite ist die strukturelle Erneuerung von Mobilitätsinfrastrukturen und ihren Bestandteilen, ein Vorgang, der darin besteht, sie in ihrem ursprünglichen Zustand und ihren mechanischen Eigenschaften zu erhalten, die sich im Laufe der Zeit durch die Nutzung verschlechtern haben.

3.4.2 Unterhaltungspflicht

Art. 69 Grundsatz

In diesem Artikel wird der derzeitige Grundsatz des Strassengesetzes bekräftigt, dass der Unterhalt in der Verantwortung der Eigentümerschaft liegt. Diese Regel ist umso konsequenter, als die Eigentümerschaft der Strasse auch zivilrechtlich für Schäden haftet, die sich aus einer mangelhaften Instandhaltung ergeben (siehe Art. 58 OR), auch wenn je nach Umständen des Einzelfalls andere Haftungsgrundlagen zum Tragen kommen können, insbesondere die Haftung der öffentlichen Hand gemäss dem Gesetz vom 16. September 1986 über die zivilrechtliche Haftung der Behörden und ihrer Amtsträger (HGG; RSF 16.1), wie es derzeit in Artikel 62 TG in Bezug auf Mobilitätsrouten in Erinnerung gerufen wird. Die Verpflichtung, die Sicherheit dieser Routen so weit wie möglich zu gewährleisten, ergibt sich auch aus Artikel 6 FWG und allgemein aus Artikel 1 und 3. Die Sicherheit liegt jedoch weitgehend in der Eigenverantwortung der Benutzerinnen und Benutzer.

Es bedeutet, dass der Unterhalt einer privaten Strasse für den öffentlichen Gebrauch in der Verantwortung der privaten Eigentümerschaft liegt. Die Gemeinden können jedoch mit der Eigentümerschaft privater Strassen andere Modalitäten vereinbaren, um deren Unterhalt sicherzustellen. Sie können z. B. anbieten, sich auf konventionelle Art und Weise darum zu kümmern.

Dieser Artikel verknüpft die Verpflichtung zur Instandhaltung und die damit verbundenen Kosten. Es handelt sich um eine neue, einfache und klare Formulierung der geltenden Regelung, die sich aus den Artikeln 77 ff., 81 und 82 StrG ableitet.

Für den Unterhalt von Routen der sanften Mobilität gelten besondere Regelungen.

Art. 70 Städtebauliche Objekte

Städtebauliche Objekte, die auf Kantonsstrassen liegen, sind grundsätzlich Eigentum des Staates. Da sie jedoch einem lokalen Bedürfnis entsprechen und in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, liegt ihr ordentlicher Unterhalt im Interesse der Gemeinden und geht zu deren Lasten, wie dies derzeit in Art. 78 StrG vorgesehen ist. Es ist zu beachten, dass sich die zivilrechtliche Haftung im Falle eines unzureichenden Unterhalts nach Art. 58 OR richtet, d. h. der Staat als Eigentümer des Bauwerks haftet gegenüber dem Geschädigten, mit der Möglichkeit des Rückgriffs auf die Gemeinde, die ihrer Unterhaltungspflicht nicht ausreichend nachgekommen ist.

Art. 71 Fusswege

Anstatt die Verpflichtung zum Unterhalt der Fuss- und Wanderwege zwischen der Eigentümerschaft der von ihnen genutzten Grundstücke, die zahlreich sein können, aufzuteilen, wird in diesem Artikel die Verpflichtung den Gemeinden auferlegt.

Art. 72 Velowege

Der Unterhalt der Velowege und dessen Kosten wird genauso aufgeteilt wie die Kosten für deren Bau: und dies entsprechend dem Netzwerk, dem sie angehören. Dies ist eine Änderung gegenüber dem Strassengesetz, das in Artikel 79 Abs. 1 festlegt, dass der Unterhalt von Radwegen und Radstreifen auf Kantonsstrassen der Verantwortung der Gemeinden obliegt. Es ist zu beachten, dass das TBA den Unterhalt der kantonalen Velowege weiterhin an die Gemeinde delegieren kann. Dies ist bei kantonalen Velowegen auf Gemeindestrassen generell der Fall.

Art. 73 Kantonale gemischte Rad- und Fusswege

Der Unterhalt der kantonalen gemischten Rad- und Fusswege wird ausserorts vom Staat und innerorts von der jeweiligen Gemeinde getragen. Die Baukosten werden in der gleichen Weise aufgeteilt. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff «ausserorts» hier und im übrigen Gesetz dem Begriff «ausserhalb der Ortschaften» gleichzusetzen ist, der gemäss Artikel 1-4 SSV eine Zone bezeichnet, die beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» oder «Ortsende auf Nebenstrassen» beginnt und beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» endet.

Art. 74 Offizielle Freizeitrouten

Anstatt die Verpflichtung zum Unterhalt der Fuss- und Wanderwege zwischen der Eigentümerschaft der von ihnen genutzten Grundstücke, die zahlreich sein kann, aufzuteilen, wird in diesem Artikel die Verpflichtung den Gemeinden auferlegt. Obwohl offizielle Freizeitrouten kantonale Mobilitätsrouten darstellen, sind die Gemeinden, in denen sie sich befinden, besser in der Lage, sie zu unterhalten, was der gängigen Praxis entspricht, es sei denn, sie verlaufen entlang einer Kantonsstrasse. Zu beachten ist dabei, dass die Unterhaltungspflicht gemäss Artikel 60 Abs. 1 Bst. a TG bereits den Gemeinden obliegt.

Art. 75 Bauwerke der konzessionierten Schifffahrt

Dieser Artikel gibt die Regelungen für die Instandhaltung von Anlagen oder Bauwerken der konzessionierten Schifffahrt wieder, die in Artikel 37 des Gewässergesetzes vom 18. Dezember 2009 (GewG; SG 812.1) enthalten sind.

3.4.3 Grundsätze

Art. 76 Organisation

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 77 StrG und dehnt ihn auf die Gemeinden aus, wie dies in der Praxis bereits der Fall ist. Wenn eine Behörde auf der Grundlage dieses Artikels Unterhaltsarbeiten, z. B. die Schneeräumung, an ein privates Unternehmen delegiert, bleibt sie gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern für den ordnungsgemässen Unterhalt jedoch weiterhin verantwortlich.

Art. 77 Aufteilung der Unterhaltskosten

Dieser Artikel sieht die Anwendung des Kriteriums der Betroffenheit vor, wenn es mehrere betroffene Parteien gibt, und zwar nach Regelungen, die im Ausführungsreglement festgelegt werden und von denen diese Parteien abweichen können, während der Staat dies aus finanzieller Sicht nicht zu seinem Nachteil tun kann.

Der Vorbehalt in Absatz 4 bezieht sich hauptsächlich auf Artikel 161 RPBG, der sich mit den Unterhalts- und Instandstellungskosten von Gemeindestrassen befasst, die durch den Materialabbau entstehen.

Art. 78 Arbeiten der Anstösserinnen und Anstösser

Dieser Artikel übernimmt Artikel 79 StrG.

Art. 79 Nationalstrassen

Dieser Artikel enthält einen neuen und logischen Verweis auf die Bundesgesetzgebung, die den Kantonen keinen Spielraum in Bezug auf den Unterhalt der Nationalstrassen lässt. Der Unterhalt der Nationalstrassen im Kanton erfolgt über den interkantonalen Unterhaltsdienst für das Nationalstrassennetz SIERA für die Instandhaltung des Autobahnnetzes, die eine interkantonale autonome Anstalt des öffentlichen Rechts ist, die 2018 basierend auf der Vereinbarung über den interkantonalen Unterhaltsdienst für das Nationalstrassennetz (SIERA-Vereinbarung) der Kantone Freiburg, Waadt und der Republik und des Kantons Genf (SGF 741.9) gegründet wurde.

Art. 80 Ersatzvornahme

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 80 StrG, der neu formuliert und auf private Eigentümerschaften ausgeweitet wird, die neben den Gemeinden zur Instandhaltung verpflichtet sind, sowie auf alle Mobilitätsinfrastrukturen, einschliesslich der städtebaulichen Objekte. Wenn eine Mobilitätsinfrastruktur, die sich im Eigentum einer Gemeinde oder einer Privatperson befindet, in einem so schlechten Zustand ist, dass die technischen und sicherheitstechnischen Mindeststandards nicht mehr erfüllt werden, und die Eigentümerschaft die notwendigen Reparaturen trotz förmlicher Aufforderung oder der Dringlichkeit der Situation nicht durchführt, ordnet die Direktion den Unterhalt auf Kosten der- oder desjenigen an, die oder der für den Unterhalt zuständig ist. Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Mobilitätsinfrastrukturen ohne Risiko für die Benutzerinnen und Benutzer genutzt werden können.

Die Vollstreckung auf Basis der Ersatzvornahme wird durch einen Beschluss angeordnet, in dem festgestellt werden muss, dass die betreffende Gemeinde oder Privatperson tatsächlich die Inhaberin oder der Inhaber der Unterhaltspflicht ist.

Absatz 2 gibt Art. 80 Abs. 2 StrG wieder und stellt klar, dass der Unterschied im dringenden Fall darin besteht, dass die Direktion die Arbeiten ohne vorgängige Ankündigung ausführen kann.

3.4.4 Unterhaltsstandard

Art. 81 Im Allgemeinen

Absatz 1 ist, mit einigen Umformulierungen, eine Übernahme von Artikel 73 StrG. Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die sich an Art. 51 Abs. 5 des Gesetzes über Strassen und öffent-

lichen Routen des Kantons Neuenburg orientiert. Dies ist ein Beispiel dafür, wie das Ziel einer nachhaltigeren, d. h. umweltfreundlicheren, Mobilität mit geringen Kosten erreicht werden kann. Eine Sperrung einer Mobilitätsinfrastruktur kann vorübergehend oder dauerhaft erfolgen, je nach Bedeutung der betreffenden Strasse und ihrer Nutzung. Es muss eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Es ist nicht denkbar, einen Abschnitt, der von einer grossen Anzahl von Benutzerinnen und Benutzern genutzt wird, für einen längeren Zeitraum zu schliessen, ohne diesen eine alternative Route anzubieten.

Art. 82 Winterdienst

Absatz 1 übernimmt Artikel 74 StrG und präzisiert, dass die Pflicht zur Sicherstellung der Begeh- oder Befahrbarkeit der Mobilitätsinfrastruktur für die verkehrsreichsten Stunden gilt – der Zeitplan wird im Ausführungsreglement festgelegt –, was der heutigen Praxis entspricht, wonach Kantonsstrassen zwischen 6 und 22 Uhr von Schnee geräumt werden müssen.

Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die Absatz 1 entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit differenziert.

Art. 83 Beleuchtung

In Absatz 1 wird Artikel 74 StrG übernommen, der leicht umformuliert wird. Bei den Absätzen 2 und 3 handelt es sich um neue Regelungen, über die das Ziel einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden soll. Eine nachhaltige Beleuchtung beinhaltet eine reduzierte Beleuchtung, um die Tierwelt nicht zu sehr zu beeinträchtigen, die sich der Helligkeit anpasst, einen geringen Energieverbrauch hat und ein Gefühl der Sicherheit vermittelt.

Absatz 3 verpflichtet die Trägerschaft mit Unterhaltspflicht, insbesondere die Gemeinden, reduzierte Beleuchtungsangebote zu beschaffen, die kostengünstig sind und somit den Energiehaushalt entlasten. Da eine gewisse Zahl an Gemeinden bereits auf freiwilliger Basis eine solche Anschaffung getätigt hat, würde eine Norm mit Anreizcharakter wenig Wirkung zeigen. Da die Reduzierung der Beleuchtung für das menschliche Auge bis zu einem gewissen Grad nicht wahrnehmbar ist, hat sie keinen Einfluss auf die Sicherheit.

4. Mobilitätsinfrastrukturen

4.1 Bau und Ausbau

4.1.1 Mobilitätsinfrastrukturplan

4.1.1.1. Allgemein

Art. 84 Grundsätze

Dieser Artikel vereinheitlicht das Verfahren für den Bau aller Mobilitätsinfrastrukturen, indem er bestimmt, dass dies durch die Erstellung eines Mobilitätsinfrastrukturplans erfolgt, der den endgültigen Projektplan, im StrG bekannt als «Strassenplan», für Strassen und die Baubewilligung für andere Infrastrukturen ersetzt.

Absatz 2 präzisiert, dass ausschliesslich private Strassen – die gemäss Art. 10 Abs. 3 keine Mobilitätsinfrastruktur im Sinne des Gesetzesentwurfs sind – weiterhin einer Baubewilligung bedürfen.

Art. 85 Inhalt

Absatz 1 gibt Art. 36 StrG wieder. Für Absatz 2 gilt, dass der Abtretungsplan (Art. 36 Abs. 1 StrG) durch den Enteignungsplan ersetzt wird. In Absatz 3 wird daran erinnert, dass die Signalisierung einem separaten Verfahren gemäss Spezialgesetzgebung unterliegt, das in der Gesetzgebung des Bundes und des Kantons über den Strassenverkehr geregelt ist, dass aber der Signalisierungsplan als Hinweis ins Genehmigungsdossier aufzunehmen ist. Die letztgenannte Regelung ist im Strassengesetz nicht enthalten, entspricht aber der Praxis.

4.1.1.2 Provisorische Massnahmen

Art. 86 Temporäres Bauverbot

Dieser Artikel erlaubt es der Direktion oder der Gemeinde für zwölf Monate zu verhindern, dass die Umsetzung eines privaten Projekts den Bau einer Mobilitätsinfrastruktur gefährdet oder verteuert. Die Absätze 1, 2 und 4 werden mit einer leichten redaktionellen Änderung aus Artikel 31 StrG übernommen. Absatz 3 ist eine neue Regelung, die vorsieht, dass die gegen den Entscheid eingereichte Beschwerde keine aufschiebende Wirkung hat, so dass der Entscheid sofort nach dessen Erlass wirksam wird. Dies ist, wie auch in anderen Gesetzen, eine Ausnahme von der allgemeinen Regelung des Verwaltungsverfahrens im Kanton Freiburg, die eine aufschiebende Wirkung der Beschwerde vorsieht (Artikel 84 des Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; SGF 150.1)). Da das Ziel der Regelung ein temporäres Verbot für maximal zwölf Monate ist, würde sie ihren Sinn verlieren, wenn sie mit einer aufschiebenden Wirkung versehen wäre. Dies hindert die Beschwerdeinstanz nicht daran, von Amtes wegen oder auf Antrag die aufschiebende Wirkung zu gewähren, was einer allgemeinen Verfahrensregel entspricht.

Art. 87 Planungszonen – Inhalt

Die Artikel 87 ff. erlauben die Schaffung einer Planungszone, d. h. eines reservierten Bereichs, eines Perimeters, in dem ohne Genehmigung der Direktion oder der Gemeinde kein Neubau, keine wertsteigernden Umbauten von Bauten oder Mitteln vorgenommen werden dürfen. Dies ähnelt einer zeitweiligen Bausperre, jedoch in einem grösseren zeitlichen und räumlichen Massstab. Diese Bestimmungen sind weitgehend den Artikeln 33 und 34 StrG entnommen, die zur besseren Systematisierung umstrukturiert und ergänzt wurden.

Art. 88 Planungszonen– Verfahren

Absatz 1 entspricht den Absätzen 2 und 3 von Art. 33 StrG, die um die Angabe des Zeitraums, in dem die Pläne eingesehen werden können, ergänzt wurden. In den Absätzen 2 und 3 wird ein Rechtsmittel zur Erhebung einer Einsprache eingeführt, währenddem das Strassengesetz keines enthält, was problematisch ist. Absatz 4 sieht, wie auch Art. 33 Abs. 4 StrG, vor, dass die belegte Zone mit ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt. Tatsächlich haben weder eine Einsprache noch eine Beschwerde eine aufschiebende Wirkung.

Art. 89 Planungszonen – Verfall

Die maximale Dauer von fünf Jahren kann bei wichtigen Gründen um drei Jahre verlängert werden (im Vergleich zu den derzeit gültigen acht Jahren im Strassengesetz), dabei handelt es sich um eine Harmonisierung der Dauer mit dem Raumplanungs- und Baugesetz und dem Bundesgesetz über die Raumplanung. Ein solcher Zeitrahmen ist angemessen, wenn man bedenkt, wie lange es dauert, die für ein grosses Strassenprojekt erforderlichen Studien durchzuführen.

4.1.1.3 Erarbeitung

Art. 90 Routen und Infrastrukturen der sanften Mobilität

In diesem Artikel wird festgelegt, bei wem die Zuständigkeit für die Erstellung des Mobilitätsinfrastrukturplans für jede Infrastruktur liegt.

Absatz 2 ermöglicht es dem Staat, seine Zuständigkeit auf deren Antrag hin an eine Gemeinde zu delegieren, z. B. für einen Weg der sanften Mobilität entlang einer Gemeindestrasse. Diese Delegation der Zuständigkeit für die Erstellung des Mobilitätsinfrastrukturplans hat keine Auswirkungen auf das Eigentum an der betreffenden Infrastruktur.

Art. 91 Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen als Bestandteil der Strasse

Unter für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen, die Bestandteil der Strasse sind, sind Busstationen und Busstreifen zu verstehen. Die Bestimmung legt fest, dass diese Infrastrukturen basierend auf einem Mobilitätsinfrastrukturplan gebaut werden. Im Vergleich zum einzusetzenden Werkzeug gibt es heute keine einheitliche Praxis in diesem Bereich. Einige werden gemäss Strassengesetzgebung auf Basis eines Strassenplans geplant, andere dagegen auf Basis eines Baubewilligungsverfahrens. Ziel ist es, dank eines einheitlichen Werkzeugs über ein einheitliches Genehmigungsverfahren und eine einheitliche Genehmigungsbehörde für die gesamte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zu verfügen.

Derzeit erfolgt die Planung und Finanzierung dieser Infrastruktur durch die Eigentümerschaft der Strasse, d. h. der Staat im Falle von Kantonsstrassen und die Gemeinde im Falle von Gemeindestrassen. Dies kann bedeuten, dass die Wahl eines Standortes einer Haltestelle manchmal mehr von finanziellen Erwägungen als von logischen Überlegungen diktiert wird. Ungünstige Standorte werden ausgehend davon entschieden, wer zahlt, und es gibt eine Ungleichbehandlung für Gemeinden, die nicht von einer Kantonsstrasse durchquert werden. Absatz 1 markiert einen Paradigmenwechsel und basiert auf einer Vision eines «Verkehrnetzes für den öffentlichen Verkehr» durch die Netzplanungsbehörde, welche die Bestellerin oder der Besteller ist. Die Bestellerin oder der Besteller von Angeboten des öffentlichen Verkehrs hat eine umfassendere Vision, nämlich die des Netzes, das über das Gebiet einer Gemeinde hinausgeht, die eine lokale Vision in Verbindung mit einer oder wenigen Haltestellen hat.

Ist der Staat im Rahmen des öffentlichen Verkehrs alleiniger Besteller eines Angebots des öffentlichen Verkehrs oder nimmt er an einer Bestellung zusammen mit dem Bund (Regionalverkehr) oder einer Gemeinde (Gemeindeverkehr) teil, plant er die Verkehrsinfrastrukturen auf den Strassen. Dies ist in der Mehrzahl der Fälle der Fall.

Absatz 3 führt eine Ausnahme für Bushaltestellen an Gemeindestrassen ein. Gemäss der oben formulierten Regelung sollte der Mobilitätsroutenplan für den Bau einer Bushaltestelle, die von einer vom Staat beauftragten Buslinie bedient wird, von diesem erstellt werden. Da eine Bushaltestelle jedoch in der Regel von Einrichtungen begleitet wird, die in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen, ist es im Sinne der Einfachheit und Einheitlichkeit des Verfahrens vorzuziehen, dass die Gemeinde für die Erstellung des Mobilitätsroutenplans, den Bau und die Instandhaltung zuständig ist.

Art. 92 Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen

Die Zuständigkeit für den Bau und den Ausbau anderer Infrastrukturanlagen für den öffentlichen Verkehr, wie z. B. Busbahnhöfe oder Anlagen der konzessionierten Schifffahrt, wird aufgrund der Komplexität dieser Projekte, die von verschiedenen Akteuren initiiert werden, bewusst offengelassen. Der Mobilitätsinfrastrukturplan kann also sowohl vom Staat als auch von einer Gemeinde erstellt werden.

Mit Absatz 2 werden die interkantonalen Vereinbarungen über die Erneuerung und die Erhaltung der Bauwerke der II. Juragewässerkorrektion vorbehalten. Es handelt sich dabei um eine Bestimmung, die in Artikel 27 Abs. 3 GewG enthalten ist und die in den Gesetzesentwurf übernommen wurde, wie auch die anderen Absätze dieser Bestimmung, da diese Mobilitätsinfrastrukturen betreffen.

Die Gesetzgebung des Bundes, namentlich das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), das Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) und das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0), bleiben vorbehalten.

Art. 93 Ersatzvornahme

Dieser Artikel ermöglicht es dem Staat, von Amtes wegen einen Mobilitätsinfrastrukturplan zu erlassen oder Arbeiten nach diesem Plan durchzuführen, wenn die betreffende(n) Gemeinde(n) oder auch eine Privatperson dies nicht tun, wenn es z. B. aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Diese im Strassengesetz vorgesehene gewöhnliche Ersatzvornahme wird verstärkt.

Art. 94 Koordinierung

In diesem Artikel wird ein in der Praxis bereits angewandtes Koordinierungsprinzip festgelegt. Diese Koordinierung hat keinen Einfluss auf die Regelungen zur Finanzierung.

4.1.1.4 Voraussetzungen

Art. 95 Im Allgemeinen

In diesem Abschnitt werden die allgemeinen Anforderungen festgelegt, die ein Mobilitätsinfrastrukturplan erfüllen muss, um genehmigt zu werden. Es handelt sich um eine Neuformulierung von Art. 21 StrG, wobei die Ortsbilder, Stätten des Kulturerbes und die Zugänglichkeit für Menschen mit Beeinträchtigungen in die beispielhafte Aufzählung der zu berücksichtigenden schützenswerten Interessen aufgenommen wurden, wobei der Begriff des Umweltschutzes den Schutz von Wasser und Natur einschliesst.

Es wird auf die detaillierten zur Anwendung gelangenden technischen Normen (insbesondere VSS) im Ausführungsreglement verwiesen. In der Tat muss, da der Verweis im Gesetz steht, das Gesetz geändert werden, wenn auf die technischen Normen verzichtet werden soll.

Art. 96 Trottoirs und andere Schutzanlagen

Dieser Artikel, der Artikel 24 StrG wiederholt, verlangt den Bau von Einrichtungen zum Schutz der Öffentlichkeit, wenn dies aus verkehrs- und/oder sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist.

Art. 97 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung

Dieser Artikel bietet einen Rahmen für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Artikel 21a StrG sieht vor, dass solche Massnahmen ergriffen werden können, sie müssen aber auf der Ebene einer Örtlichkeit oder eines Quartiers vorgeesehen werden, während der Gesetzesentwurf vorsieht, dass sie stärker lokalisiert sein können, aber verlangt, dass sie Teil eines Gesamtkonzepts sind und in den Gemeinderichtplan zu integrieren sind. Die in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen sind ausschliesslich bauliche Massnahmen. Die Massnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung unterliegen dem besonderen Verfahren für die Strassensignalisierung.

Absatz 2 befasst sich mit Projekten zur Neugestaltung von Ortsdurchfahrten. Ein besonderes Augenmerk soll auf ihre Aufwertung gelegt werden, die auch Gegenstand des Themas 202 des kantonalen Richtplans ist (VALTRALOC-Projekte). Jede Ortschaft oder Baustelle hat ihre eigenen Besonderheiten, die Struktur der Bausubstanz ist jedoch im Allgemeinen ähnlich. Im Prinzip besteht sie aus einem zentralen Bereich, peripheren Sektoren und Sektoren ausserhalb derselben mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. In einer Ortschaft empfiehlt das VALTRALOC-Prinzip eine andere Gestaltung der Strasse, die ihre Kapazität nicht einschränkt, sondern den Wert des durchquerten Raums erhöht und die verschiedenen vorhandenen Verkehrsarten berücksichtigt, um einen optimierten und sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Umweltbelastung zu begrenzen.

4.1.1.5 Verfahren

Art. 98 Ordentliches Verfahren – Grundsatz

Absatz 1 sieht vor, dass das Genehmigungsverfahren, die Änderung oder die Aufhebung eines Mobilitätsinfrastrukturplans sich nach der analogen Anwendung der Bestimmungen des Raumplanungs- und Baugesetzes richtet, wie dies für die Strassenpläne gemäss Artikel 37 StrG der Fall ist. Alle Mobilitätsinfrastrukturen unterliegen diesem Mobilitätsinfrastrukturplan-Verfahren.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, welche die zuständige Behörde dazu verpflichtet, die Grundeigentümerschaften, deren Grundstücke durch das Projekt in Anspruch genommen werden, persönlich zu benachrichtigen. Da mit der Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans die notwendigen Grundstücke direkt enteignet werden (Art. 86), ist es angemessen, dass die betroffene Grundstückseigentümerschaft benachrichtigt wird, damit sie Einspruch gegen den Mobilitätsinfrastrukturplan erheben kann. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Enteignung durch die Entziehung des Eigentums (was der typische Fall wäre) oder durch die Einräumung einer Dienstbarkeit (z. B. ein Überbaurecht für eine Brücke oder ein Wegerecht für einen Tunnel) erfolgt. Eigentümerinnen oder Eigentümer, die eine Abgeltung für eine materielle Enteignung z. B. aufgrund von Lärmemissionen beanspruchen könnten, müssen nicht persönlich benachrichtigt werden; sie werden durch Veröffentlichung im Amtsblatt informiert.

In Absatz 3 wird eine gängige Praxis gesetzlich verankert.

Art. 99 Ordentliches Verfahren – Sonderregelungen

Absatz 1, der sich an Art. 18 EBG orientiert, zielt darauf ab, eines der Ziele des Gesetzes zu erreichen, indem das Verfahren und die Zuständigkeiten vereinfacht werden. Darin wird vorgesehen, dass die Direktion eine einzige Entscheidung zur Bewilligung der Pläne erlässt, die

auch alle Nebenarbeiten einschliesst und Bewilligungen gemäss Spezialgesetzgebung einschliesst, also z. B. eine Rodungsgenehmigung beinhaltet.

Absatz 2 bezieht sich auf die Errichtung von Anlagen, die dem kantonalen Konkordat über Seilbahnen und Skilifte ohne eidgenössische Konzession vom 15. Oktober 1951 unterstellt sind, was im Recht des Kantons Freiburg durch eine Ausführungsbeschluss (Beschluss vom 9. Dezember 1980 betreffend das Verfahren über die Erteilung von Bewilligungen für den Bau und den Betrieb der Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und der Skilifte (SGF 784.22)), aber durch keine gesetzliche Grundlage präzisiert wird.

Absatz 3 ist ebenfalls eine neue Regelung, die vorsieht, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement anordnen kann. Es handelt sich um Massnahmen mit Bezug zur Mobilität.

Art. 100 Vereinfachtes Verfahren

In diesem Artikel werden auf der Grundlage der Gesetzgebung über die Nationalstrassen die Situationen aufgeführt, in denen das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren anwendbar ist, und es wird dessen Inhalt dargelegt, welcher der im StrG vorgesehenen Befreiung von öffentlichen Auflagen ähnelt. Da das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren die Rechte Dritter wesentlich weniger schützt, sollte es die Ausnahme bleiben und im Zweifel zugunsten des ordentlichen Verfahrens zurückgestellt werden. Zu Absatz 1 Bst. b ist anzumerken, dass eine sehr einfache Installation alles andere als minimale Auswirkungen haben kann, z. B. hat die Installation einer einfachen Schranke an einer Strasse grosse Auswirkungen auf die Mobilität, sobald diese geschlossen ist. In diesem Fall unterliegt sie einem ordentlichen Verfahren.

Art. 101 Detailbebauungsplan

Dieser Artikel regelt zwei verschiedene spezifische Situationen, denen gemeinsam ist, dass es kein spezifisches Verfahren für die Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans gibt. Die Genehmigung des Baus oder Ausbaus einer Mobilitätsinfrastrukturanlage kann so direkt in einem Detailbebauungsplan im Sinne von Art. 62 ff. RPBG erfolgen.

Der erste vorgesehene Fall ist der eines Detailbebauungsplans einschliesslich der Entwicklung der Mobilitätsinfrastrukturen. Ein separates Genehmigungsverfahren ist in diesem Fall nicht erforderlich, ebenso wenig wie eine Baubewilligung: Die Genehmigung der Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur erfolgt durch die Genehmigung des Detailbebauungsplans.

Der zweite vorgesehene Fall ist, wenn ein Bauprojekt die Entwicklung einer Mobilitätsinfrastruktur erfordert. Da ein Bauvorhaben ein solches Objekt nicht enthalten kann, kann in diesem Fall ein Detailbebauungsplan erstellt werden, der das Bauvorhaben und die Infrastruktur umfasst. Dadurch wird, zusätzlich zum Baubewilligungsverfahren, auch ein separates Genehmigungsverfahren für Mobilitätsroutenpläne vermieden.

Beim Absatz 4 handelt es sich um eine Schutzklausel, mit der verhindert werden soll, dass Infrastrukturen, die unter staatlicher Zuständigkeit stehen, ohne vorherige Genehmigung der Direktion in den Detailbebauungsplan aufgenommen und geregelt werden.

Art. 102 Sperrwirkung

Dieser Artikel zielt darauf ab, zu verhindern, dass Bauten und Anlagen das Projekt nachträglich zur öffentlichen Auflage des Mobilitätsinfrastrukturplans oder nachdem die Eigentümerschaft über das Projekt informiert wurde gefährden. Das Verbot gilt bis zur Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans und verpflichtet die Eigentümerschaft, bei der Direktion oder der Gemeinde eine Änderungsbewilligung zu beantragen, aufgrund der eine Interessenabwägung gemäss Absatz 3 vorgenommen wird. Diese auf Artikel 37 der kantonbernischen Strassengesetzgebung basierende Regelung existiert nicht im Strassengesetz, sondern entspricht der Praxis.

Art. 103 Vorzeitiger Baubeginn

Dieser Artikel verankert die derzeitige Praxis im Gesetz. Der Wortlaut entspricht dem des Artikels 144 RPBG, welcher der Direktion das gleiche Vorrecht einräumt.

4.1.1.6 Wirkungen

Art. 104 Baubewilligung

Mit diesem Artikel wird eine Regelung eingeführt, die im StrG nicht vorhanden ist, sondern in Artikel 135 Abs. 3 RPBG enthalten ist, nämlich, dass der Mobilitätsinfrastrukturplan als Baubewilligung dient und ausreichend detailliert sein muss, damit die Strasse und die zusätzlichen Installationen gebaut werden können.

Art. 105 Gültigkeitsdauer

Dieser Artikel führt eine neue Regelung ein, indem er die Absätze 3 und 4 von Artikel 28 NSG wiederholt. Artikel 145 RPBG sieht eine ähnliche Regelung mit einer zweijährigen Frist ab Erteilung der Baubewilligung vor, die zweimal verlängert werden kann. Diese Regelung verbessert die Rechtssicherheit.

4.1.1.7 Landerwerb

Art. 106 Grundsatz

Absatz 1 gibt die Absätze 1 und 2 von Artikel 41 StrG wieder. In Absatz 2 wird der Verweis in Artikel 43 StrG neu formuliert. Da es sich bei der Güterzusammenlegung um ein langwieriges und komplexes Verfahren handelt, ist es angemessen, dass für den gesamten neu zu ordnenden Perimeter dieselben Vorschriften gelten, da es sich um ein umfassendes Projekt handelt. Gegenwärtig sind dies bei Grundstücken ausserhalb der Bauzone die Regelungen des Gesetzes über die Bodenverbesserung und bei Grundstücken in der Bauzone diejenigen des Raumplanungs- und Baugesetzes. Aus Effektivitätsgründen ist es vorzuziehen, dass dies so bleibt. In Bezug auf die Terminologie ersetzt der Terminus Güterzusammenlegung denjenigen der Güterumlegung.

Art. 107 und 108 Öffentliche Urkunden und Anmerkung

Bei diesen Artikeln handelt es sich um Übernahmen der Artikel 41^{bis} und 41^{ter} StrG.

Was Artikel 107 Abs. 1 Bst. b betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass im Falle eines vereinfachten Verfahrens die öffentliche Auflage des Projekts durch die Mitteilung an die Eigentümerschaft im Sinne von Artikel 100 Abs. 2 ersetzt wird.

Art. 109 Enteignung

Dieser Artikel führt eine neue Regelung ein, nach der die Plangenehmigung einem Beschluss zur Enteignung der erforderlichen Flächen gleichkommt. Das bedeutet, dass nach Inkrafttreten des genehmigten Plans der Grundsatz der Enteignung nicht mehr in Frage gestellt werden kann, da er nicht Gegenstand eines gesonderten Verfahrens ist. Lediglich die Frage einer möglichen Entschädigung und deren Höhe kann Gegenstand von Verhandlungen oder gar einer Entscheidung der Enteignungskommission nach dem im Gesetz über die Enteignung geregelten Verfahren sein.

4.1.2 Ausführung der Arbeiten

Art. 110 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum des Staates

Dieser Artikel ist eine Übernahme von Artikel 44 StrG, mit Ausnahme des zweiten Satzes von Absatz 2, der die Möglichkeit der Delegation dieser Aufgabe an Dritte (Gemeinden oder Personen) gesetzlich verankert, wovon in der Praxis bereits häufig Gebrauch gemacht wird.

Es ist zu beachten, dass auch die Ausführung von Arbeiten an städtebaulichen Objekten, an denen der Staat gemäss Artikel 167 Abs. 2 beteiligt ist, in seine Zuständigkeit fällt.

Art. 111 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Gemeinden und städtebauliche Objekte

Die Absätze 1 und 3 stellen eine Übernahme des Artikels 45 StrG dar, der ausdrücklich festlegt, dass nicht nur Gemeindestrassen, sondern auch städtebauliche Objekte, auch wenn sie sich nicht im Eigentum der Gemeinde befinden, in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen.

Absatz 2 ist neu und spezifiziert die Zuständigkeit des Gemeinderats der Gemeinde und verankert die in der Praxis bereits häufig genutzte Delegationsmöglichkeit zugunsten des zuständigen Amtes oder Dienstes der Gemeinde im Gesetz. Diese Regel ermöglicht es auch, die Leitung der Arbeiten, aber nicht die Ausschreibung, an Dritte ausserhalb der Gemeindeverwaltung delegieren zu können.

Art. 112 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten

Dieser Artikel vervollständigt die Systematik, fügt aber nichts Neues hinzu. Er schliesst eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde nicht aus, wenn eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der privaten Eigentümerschaft getroffen wird. Dies gilt grundsätzlich auch für Strecken der sanften Mobilität, die von der Eigentümerschaft auf Kosten des öffentlichen Gemeinwesens durchgeführt werden.

Art. 113 Zuständigkeiten – Koordination

Dieser Artikel verankert die derzeitige Praxis im Gesetz. Insbesondere bedeutet dies, dass der Staat bei der Durchführung von Arbeiten die Tatsache berücksichtigen muss, dass die betroffene Gemeinde in demselben Gebiet städtebauliche Projekte plant. Idealerweise sollten die Arbeiten gemeinsam vergeben werden, da dies nicht nur die wirtschaftlich beste Lösung darstellt, sondern dadurch auch sichergestellt werden kann, dass der Verkehr nur einmal – mit einer einzigen Baustelle – gestört wird.

Art. 114 Anforderungen

Dieser neue Artikel schreibt vor, dass bei der Durchführung der Arbeiten die gleichen schutzwürdigen Interessen zu berücksichtigen sind wie bei der Erstellung und Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans. Dies wird in der Praxis und in den geltenden technischen Normen bereits weitgehend berücksichtigt, aber über diesen Artikel wird dies in den Gesetzesentwurf aufgenommen und es wird damit darauf bestanden, dass auf die Begrenzung der Auswirkungen der Arbeiten geachtet werden muss, ohne dabei die Qualität der Infrastruktur zu mindern. Im Artikel sind auch sehr konkrete Ausführungsmassnahmen vorgesehen, um eine nachhaltigere Mobilität im Rahmen des Baus von Infrastrukturen zu erreichen.

Art. 115 Temporäre Schutzanlagen

Dieser Artikel übernimmt Artikel 27 StrG.

Art. 116 Inbetriebnahme

Dieser Artikel übernimmt den Artikel 29 StrG wobei zusätzlich Öffnung für den Verkehr durch Übergabe an den Verkehr ersetzt wird, was für alle Mobilitätsrouten besser geeignet ist.

4.2 Benutzung

4.2.1 Grundsätze

Art. 117 Gemeingebrauch

Dieser Artikel stellt eine Zusammenfassung der Artikel 84 und 85 StrG dar, die im Grunde keinerlei Änderung mit sich bringt.

Art. 118 Bereitstellung der Infrastruktur

Absatz 1 verlangt die Bereitstellung der Verkehrsinfrastrukturen für alle Anbieterinnen und Anbieter des öffentlichen Verkehrs, um die Gleichbehandlung zwischen diesen zu gewährleisten. Die Zurverfügungstellung erfolgt gegen eine angemessene Entschädigung der Eigentümerschaft der Verkehrsinfrastruktur.

Art. 119 Parkplätze

Absatz 1 dieser neuen Bestimmung entspricht mehr oder weniger der geltenden Praxis. Das Ziel dieser Bestimmung ist es, die Behörden zu ermutigen, in angemessenem Umfang über das Thema Parkieren nachzudenken. Aus diesem Grund adressiert sie bei Privatstrassen, die der öffentlichen Nutzung dienen, nicht deren Eigentümerschaft, sondern die Gemeinde.

Absatz 1 schafft somit eine gesetzliche Grundlage für das in Artikel 24 RPBR vorgesehene Parkplatzkonzept, das im Zusammenhang mit dem Mobilitätsgesetz betrachtet werden muss.

Absatz 2 erlegt den Betreiberinnen und Betreibern von öffentlichen Parkplätzen, deren Grösse in der Ausführungsbestimmung festzulegen ist, die aber zwischen 20 und 50 Parkplätzen liegen könnte, mehrere Verpflichtungen auf.

Buchstabe a liefert den Behörden in Abstimmung mit Artikel 4 nützliche Informationen für die Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftung, damit die Benutzerinnen und Benutzer keine unnötigen und unbequemen Fahrten auf der Suche nach freien Plätzen tätigen müssen.

Buchstabe b zielt darauf ab, die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu erleichtern.

4.2.2 Werkleitungen

Art. 120 *Grundsatz*

Diese neue Bestimmung ist an das Gesetz vom 4. Februar 1972 über die öffentlichen Sachen (ÖSG) angelehnt (SGF 750.1). Sie führt zu keiner Änderung der Praxis. Sie legt fest, dass die Leitungen möglichst abseits der Fahrbahn zu verlegen sind.

Art. 121 *Haftung der Werkleitungseigentümerschaft*

Diese neue Bestimmung stützt sich auf Artikel 69 der kantonaltbernischen Strassengesetzgebung.

4.2.3 Eigentumsbeschränkungen

Art. 122 *Schutz des Verkehrs*

Diese neue Bestimmung entspricht der Praxis. Sie sieht vor, dass die Eigentümerschaft Eingriffe durch notwendige Verkehrsmassnahmen zu dulden hat und so schnell wie möglich darüber zu informieren ist.

Art. 123 *Vermessung, Sondierung und Verpflockung*

Die Absätze 1, 2 und 3 sind eine Neuformulierung von Artikel 30 Abs. 1 und 3 StrG. Absatz 4 stellt eine Vereinfachung von Artikel 30 Abs. 2 StrG dar.

Art. 124 *Temporäre Verkehrsmassnahmen*

Absatz 1 ist – mit einer Änderung des Titels – eine Wiederholung von Art. 28 Abs. 1 StrG, wobei der Begriff der Verkehrsumleitung durch Verkehrsmassnahmen ersetzt wird, was der derzeit in der Praxis verwendeten Sprachregelung entspricht. Absatz 3 schafft eine gesetzliche Grundlage für die in der Praxis bereits bestehenden Übertragungen von Zuständigkeiten.

Art. 125 *Installation von Elektroladestationen*

Dieser Artikel zielt darauf ab, das Engagement der öffentlichen Gemeinwesen für eine nachhaltigere Mobilität zu konkretisieren, indem diese verpflichtet werden, auf ihrer öffentlichen Sache Standorte für das Aufladen von Elektrofahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Dies ist eine Konkretisierung der Massnahme T5 – Elektromobilität des Massnahmenplans Luftreinhaltung aus dem Jahr 2019.

4.2.4 Unsachgemässe Nutzung

Art. 126 *Missbräuchliche Nutzung*

Die Absätze 1 bis 3 dieses Artikels geben Artikel 91 StrG wieder. Die Absätze 4 und 5 nehmen die Änderungen des StrG im Rahmen der Totalrevision des Gesetzes über die Brandbekämpfung und die Rettungsdienste (BBRG) wieder auf.

Art. 127 *Aussergewöhnliche Abnützung*

Die Absätze 1 und 3 sind aus Artikel 92 StrG übernommen. In der Praxis haben massive Durchfahrten von Baumaschinen für eine staatlich beauftragte Grossbaustelle auf einer Gemeindestrasse oder von Lastwagen für den Betrieb einer Kiesgrube zu Schäden geführt.

Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die es ermöglicht, Nutzerinnen und Nutzern, die durch die Art und Weise, wie sie die Mobilitätsinfrastrukturen nutzen, diese beschädigen können, Gebühren zu berechnen, ohne dass ein tatsächlicher Schaden festgestellt wurde. Dies kann z. B. bei Kiesgruben der Fall sein, die besonderen Verkehr auf der Strasse erzeugen. Es sei darauf hingewiesen, dass eine ähnliche Regelung in Artikel 161 RPBG über den Materialabbau enthalten ist.

Art. 128 Schadenersatz

In diesem Artikel wird Artikel 92 Absatz 2 StrG wiedergegeben, wobei präzisiert wird, dass der Schadenersatz durch Verfügung und nach Anhörung festgesetzt und zugesprochen wird, was der derzeitigen Praxis entspricht. Durch die logische Ausweitung dieser Regel auf alle Mobilitätsinfrastrukturen dehnt dieser Artikel seinen Geltungsbereich auf Privatstrassen in öffentlicher Nutzung aus, während das StrG der Gemeinde derzeit nicht erlaubt, eine solche Entscheidung für Privatstrassen für den öffentlichen Gebrauch zu treffen.

Art. 129 Verlassene Fahrzeuge

Dieser Artikel legt den Grundsatz fest, dass es verboten ist, verlassene Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen abzustellen. Es handelt sich um ein Problem, mit dem Gemeinden und das TBA regelmässig konfrontiert sind. Verlassene Fahrzeuge stellen eine Gefahr für die Umwelt dar, insbesondere für das Wasser, die Landschaft und die Ästhetik der Siedlungsgebiete. Ein Fahrzeug kann grundsätzlich als verlassen betrachtet werden, wenn es ohne Kennzeichen auf öffentlichem Grund abgestellt ist. In dieser Sache ist auch eine gewisse Abstellzeit erforderlich; ein Abstellen von einigen Tagen reicht nicht aus, um ein Fahrzeug im subjektiven Sinne als verlassen zu betrachten. Ein mit amtlichen Kontrollschildern versehenes Fahrzeug kann auch dann als verlassen gelten, wenn sein Halter es offensichtlich endgültig entsorgt hat, z. B. wenn das Fahrzeug nicht mehr entsprechend seinem ursprünglichen Zweck genutzt werden kann (Wrack). In einem solchen Fall ist die (lange) Dauer des Verlassens zentral.

Es ist zu beachten, dass die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs, das ohne Kontrollschild auf einem öffentlichen Platz abgestellt ist, auch nach der Strassenverkehrsgesetzgebung mit einer Geldstrafe belegt werden kann (Artikel 20 und 96 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 des Bundes (SR 741.11; VRV)).

Im Ausführungsreglement wird, einschliesslich der Aufforderung an die Eigentümerschaft, das Verfahren festgelegt, um das Fahrzeug zu entfernen und zu entsorgen, oder, im Falle einer unbekanntenen Eigentümerschaft, der Veröffentlichung dieser Aufforderung im Amtsblatt.

4.3 Angrenzende Grundstücke

4.3.1 Grundsätze

Art. 130 Im Allgemeinen

Dieser Artikel übernimmt in den Absätzen 1 und 2 die Absätze 1 und 2 des Artikels 93 StrG, passt sie an und ergänzt sie. Es handelt sich um eine allgemeine Regelung, die für alle spezifischen Situationen gilt, die in den folgenden Artikeln geregelt sind, und konkretisiert sie. Die Eigentümerschaften sind verpflichtet, benachbarte Grundstücke so zu unterhalten, dass Sicherheit und Sichtbarkeit gewährleistet sind.

Absatz 3 gibt den letzten Satz von Absatz 3 des Art. 93 StrG wieder.

Art. 131 Änderung am Gelände

Absatz 1 regelt natürliche oder künstliche Veränderungen nicht mehr unterschiedlich, wie dies im StrG der Fall ist. In ihm wird in allen Fällen eine Verpflichtung der Eigentümerschaft der Infrastrukturen zum Eingreifen bei Gefahr oder in dringenden Fällen der Behörden vorgesehen. Diese Regelung gilt auch, wenn eine Mobilitätsroute, die keine Infrastruktur nutzt, bedroht ist.

Art. 132 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 111 und 113 StrG.

Das Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Gewässerschutz (GSchG; SR 814.20) und die Gewässerschutzverordnung des Bundes vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201) legen den allgemeinen Grundsatz des umfassenden Gewässerschutzes und der Erhaltung eines möglichst natürlichen Wasserkreislaufs fest. Gemäss Artikel 7 GSchG ist verschmutztes Wasser zu behandeln und unverschmutztes Wasser, wo immer möglich, durch Versickerung abzuleiten.

Niemand darf Wasser oder eine andere Flüssigkeit auf eine Mobilitätsroute verschütten, verschütten lassen oder geschweige denn darüber leiten. Die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer wäre gefährdet und je nach den chemischen Eigenschaften der verschütteten Flüssigkeit könnte eine Verschmutzung verursacht werden. Dies ist nicht nur eine nachbarschaftliche Regelung, sondern eine Frage des Schutzes des öffentlichen Interesses.

Die Anstösserschaft, die einen Anschluss mit einer Abwasserentsorgungsanlage der Mobilitätsinfrastruktur zu verbinden gedenkt, muss die Zustimmung der Eigentümerschaft der entsprechenden Kanalisation einholen. Dies ist notwendig, weil unbedingt sicherzustellen ist, dass die vorhandene Infrastruktur die Kapazität hat, zusätzliches Wasser aufzunehmen, ohne dass dadurch ihr Funktionieren beeinträchtigt wird.

Unter «Entwässerungsanlagen» werden verstanden: Rinnen, Sickergräben oder Durchlässe.

Art. 133 Wasserabfluss – Strassenabwässer

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 112 und 114 Abs. 1 StrG.

Wasser aus Mobilitätsinfrastrukturen, wie z. B. Regenwasser, muss vom darunter liegenden Grundstück aufgenommen werden können, über das es natürlicherweise abfließt. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Art. 689 ZGB und drängt sich aufgrund des öffentlichen Interesses, das sich durch eine Strasse ergibt, ihrer Bestimmung und ihrer Sicherheit auf. Keine oder keiner darf den natürlichen Ablauf zum Schaden des Nachbarn verändern (Art. 689 Abs. 2 ZGB).

Die Eigentümerschaft, der Wasser aus der Mobilitätsinfrastruktur zufließt, kann auf eigene Kosten Arbeiten zur Aufnahme und Ableitung von Wasser aus der Mobilitätsinfrastruktur durchführen, um Schäden an ihrem Eigentum zu vermeiden. Dies obliegt nicht der Verantwortung der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur, die nicht für Schäden haftbar gemacht werden kann, die durch natürlichen Abfluss entstehen, auch wenn dieser aussergewöhnlich ist, z. B. aufgrund von Unwettern. Erleidet die Eigentümerschaft des tiefergelegenen

Grundstücks dadurch einen übermässigen Schaden, so kann sie von der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur verlangen, dass diese auf deren Kosten eine Leitung durch das untere Grundstück baut.

Alle Abwasserentsorgungsanlagen sind Bestandteil der Mobilitätsinfrastruktur (siehe Art. 12 Abs. 2). Sie gehören der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur, die diese nach technischen Standards baut und für ihren Unterhalt sorgt.

4.3.2 Abstand und Lichtraumprofil

Art. 134 Lichtraumprofil

Damit der Verkehr nicht behindert wird, ist es wichtig, dass die Strasse auf einer ausreichenden Breite, aber auch, was deren Volumen betrifft, auf einer ausreichenden Höhe freigehalten wird. Die 4,5 m in Absatz 1 sind für grosse Fahrzeuge ausreichend. Die Höhe von 4 Metern in Absatz 2 ist notwendig, um den Zugang für Unterhaltsfahrzeuge zu ermöglichen. Das geltende StrG regelt überhängende Flächen nicht.

Art. 135 Bauabstand zu Velowegen

Mit diesem Artikel wird ein Bauabstand von isolierten Velowegen eingeführt, der nicht durch das StrG abgedeckt ist, der aber aus Sicherheitsgründen notwendig ist, und um ihn erweitern zu können, wenn die Zunahme des Radverkehrs dies erfordert.

Art. 136 Bauabstand zu Strassen – Grundsatz

Kein Gebäude oder keine Anlage darf ohne Einhaltung eines bestimmten Abstands zur Strasse zurückgebaut, errichtet, umgebaut oder umgestaltet werden. Es muss nämlich sichergestellt werden, dass letztere ihre Funktion als Kommunikationsachse unter Einhaltung der Bau- und Sicherheitsnormen und -standards wahren kann und um Platz zu wahren für künftige Ausbauten. Ausserdem muss die Sichtbarkeit der Fahrerin oder des Fahrers eines entgegenkommenden Fahrzeugs gewährleistet sein, insbesondere in Kurven.

Das derzeitige System des StrG (Art. 116 StrG) weist drei Mängel auf: Erstens, je breiter die Strasse ist, desto grösser ist der Grenzabstand. Sobald die Fahrbahn jedoch verbreitert ist (Rad-, Bus-, Abzweigspuren usw.), ist der Bedarf an Reserveflächen geringer. Zweitens wird nicht zwischen «innerorts» und «ausserorts» unterschieden, was zu vielen Gesuchen um Abweichungen vom Gesetz im Bereich innerorts führt. Drittens wird der Abstand zur Baugrenze von der Mittelachse der Fahrbahn aus gemessen, wobei die Lage der Mittelachse je nach Seite der Fahrbahn, auf der die Verbreiterung durchgeführt wird, variiert. Das führt etwa dazu, dass eine Verbreiterung der Strasse auf der linken Seite den Bauabstand auf der rechten Seite verringert.

In diesem Artikel werden kleinere Abstände zur Strasse festgelegt, die besser an die Grösse der jeweiligen Strasse angepasst sind; je breiter die Strasse ist, desto mehr wird der Bauabstand schrittweise verringert. Die neuen Abstände richten sich nach der Art der Strasse, wie sie in Artikel 14 und in den VSS-Normen definiert ist, was in der Praxis für die Abstände entscheidend ist. Dadurch wird die Baugrenze verständlicher und die Anzahl der Ausnahmeregelungen reduziert.

Die folgenden Tabellen dienen zur Veranschaulichung der Buchstaben a) und b). Sie sind auch im Ausführungsreglement enthalten:

a) Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse ausserorts	
Breite der Strasse im Metern	Fahrbahnbreite in Metern
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
> 11	5

b) Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse innerorts	
Breite der Strasse in Metern	Fahrbahnbreite in Metern
6	7
7	6
> 8	5

Art. 137 Bauabstand zu Strassen – Pflanzungen

Dieser Artikel enthält Ausnahmen von den allgemeinen Regelungen des Artikels 136 für verschiedene Arten von Pflanzungen. Es handelt sich um eine Anpassung der Artikel 94-96 StrG. Absatz 1 Buchstabe a führt eine Ausnahme ein, die entlang von Quartierstrassen, d. h. von Zubringerstrassen, gilt. In diesem Fall ist kein Mindestabstand zu landwirtschaftlichen Pflanzungen oder Hecken einzuhalten, sofern die Sicht im Sinne des Grundsatzes in Artikel 130 Abs. 2, insbesondere in Kurven und an Kreuzungen von öffentlichen Strassen und anderen Mobilitätsrouten, nicht beeinträchtigt wird. Die Regelung, dass Hecken und landwirtschaftliche Pflanzungen so weit zurückgesetzt werden müssen, wie sie die maximal zulässige Höhe überschreiten, soll den tatsächlichen Gegebenheiten bestmöglich Rechnung tragen.

Die spezielle Regelung für einzelstehende Bäume wurde gestrichen, dafür wurde die Regelung für Wälder in Abs. 3 Bst. b. aufgenommen.

Art. 138 Bauabstand zu Strassen – Mauern und Einfriedungen

Dieser Artikel ist eine leicht angepasste Version von Artikel 93a StrG. Im Ausführungsreglement wird definiert, was eine leichte oder provisorische Einfriedung ist. Es ist zu beachten, dass der Begriff Mauern auch kleine Mauern umfasst.

Art. 139 Bauabstand zu Strassen – Reklametafeln

Dieser Artikel bezieht sich im Wesentlichen auf das Gesetz vom 6. November 1986 über die Reklamen (RekG; SGF 941.2).

Art. 140 Bauabstand zu Strassen – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

Diese neue Bestimmung löst die Widersprüche zwischen den im Gesetzesentwurf festgelegten Bauabständen und den Festsetzungen eines Zonennutzungsplans auf. Die im Gesetzesentwurf

festgelegten Regelungen haben grundsätzlich Vorrang vor denen des Zonennutzungsplans, der bei der Revision einer Ortsplanung angepasst werden muss. Eine der Ausnahmen ist, dass bei geschlossener Bauweise Bauten die Abstände zu den Grundstücksgrenzen nicht einhalten müssen und sich grundsätzlich an der Grundstücksgrenze (Art. 124 RPBG) befinden. Dies ist in den Zentren von Städten und Dörfern oft die Regel. Die Verpflichtung, eine generelle Ausnahmeregelung für einen Sektor mit einer Studie zu begründen, dient der Sicherstellung einer umfassenden Betrachtung.

Art. 141 Besitzstand – Bauten und Anlagen

Dieser Artikel vereinfacht den Verweis auf das RPBG, der bereits in Artikel 119 StrG besteht.

Art. 142 Besitzstand – Pflanzungen und andere kleine Objekte

Diese neue Bestimmung sieht vor, dass Pflanzungen angepasst werden müssen, wenn sich die geltenden Vorschriften ändern. Es gibt also keine Besitzstandsgarantie, wie das bei Bauten der Fall sein kann. Nuanciert wird diese Regelung durch die Verpflichtung zur Einhaltung der Gesetzgebung über den Naturschutz, insbesondere Art. 22 NatG.

Art. 143 Unterhalt

Dieser Artikel greift Artikel 124 StrG auf, darin wird ergänzend festgehalten, dass bei Unterhaltsarbeiten neben der Vermeidung von Schäden an benachbarten Grundstücken auch Rücksicht auf die Natur zu nehmen ist. Die Gemeinde kann zusätzliche Regelungen vorsehen.

Art. 144 Ausnahmen

Absatz 1 stützt sich auf die Artikel 93 Abs. 3 und 117 StrG und sieht die Möglichkeit vor, nach Gewährung des Anspruchs auf rechtliches Gehör, die Mindestabstände und -profile der vorstehenden Artikel zu verringern oder zu erhöhen. Eine Erhöhung im Sinne von Buchstabe b ist auf den Routen erforderlich, die für Spezialtransporte vorgesehen sind und für die besondere Regeln gelten.

Absatz 3 ist das Gegenstück zur Bestimmung über die Sonderbewilligung (Art. 136 RPBG). Das bedeutet, dass die Mitteilung der Ausnahmegewilligung durch die Behörde erfolgt, welche die Baubewilligung erteilt (die Oberamtsperson oder die Gemeinde). Die Zuständigkeiten für die Gewährung der Abweichung bleiben jedoch dieselben (Abs. 1).

Absatz 4 ist eine neue Regelung, die das Verfahren vereinfacht, um sicherzustellen, dass bei einem Wechsel der Eigentümerschaft eine erteilte Ausnahmegenehmigung widerrufen werden kann und die neue Eigentümerschaft verpflichtet ist, auf eigene Kosten zu entfernen, was innerhalb der Baugrenze errichtet wurde (Abs. 5). Derzeit schliessen die Eigentümerschaft der Strasse, welche die Abweichung gewährt, und die betroffene Eigentümerschaft auf Antrag der ersteren einen Vertrag (Revers) ab, der als Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden muss, um einer möglichen neuen Eigentümerschaft gegenüber anfechtbar zu sein, was für die Ämter eine Menge Arbeit bedeutet, soweit es sich um Kantonsstrassen handelt, und was manche Gemeinden vergessen, wenn es sich um Gemeindestrassen handelt. Die neue Regelung vermeidet die Notwendigkeit eines Vertragsabschlusses. Die zuständige Behörde (im Prinzip die Oberamtsperson) wird nämlich in ihrem Entscheid automatisch die Eintragung der Abweichung selbst im Grundbuch verordnen.

Art. 145 Ersatzvornahme

Dieser Artikel fasst die Artikel 126a und 126b StrG zusammen. Die Eintragung des gesetzlichen Grundpfandrechts erfolgt gemäss Artikel 836 ZGB.

4.3.3 Private Zufahrten

Art. 146

Dieser Artikel gibt die Artikel 122 und 123 StrG wieder. Absatz 4 ist eine neue Regelung, die das Prinzip und die Mittel festlegt, mit denen der Zugang zu einem Grundstück entzogen oder eingeschränkt werden kann, und die es dem- oder derjenigen, die oder der den Zugang entzieht, einen Zugang zu schaffen oder eine Abgeltung zu leisten. Der Artikel richtet sich insbesondere an den Staat.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Bestellerinnen und Besteller

Art. 147 Allgemeines

Diese Bestimmung benennt Bestellerinnen und Besteller und deren Aufgaben.

Der Begriff der Bestellerin oder des Bestellers ist zentral für die Planung und Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, einschliesslich derer, die Bestandteil der Strasse sind (Art. 64 und 110).

Art. 148 Regionalverbunde

Diese Bestimmung beruht auf dem Wunsch, den Gemeinden die freie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Es wird ausdrücklich erwähnt, dass die Zusammenschlüsse unabhängig von Grenzen von Bezirken und Regionen erfolgen kann, wie dies bereits in Art. 21 Abs. 2 VG vorgesehen ist.

Absatz 2 legt fest, dass die Regionalverbunde für die Ausübung aller Befugnisse zuständig sind, die den Gemeinden in diesem Abschnitt 5 zugewiesen werden. Die Sonderregelungen der Artikel 19 ff. VG wurden nicht in den Gesetzesentwurf aufgenommen, so dass die ordentlichen Regelungen des Gesetzes über die Gemeinden gelten.

Absatz 4 ist ein Pendant zu Artikel 110 des Gesetzes über die Gemeinden (GG; SGF 140.1).

5.2 Bestellung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs

Art. 149 Grundsatz

In diesem Artikel werden der Grundsatz der öffentlichen Ausschreibung von Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs und seiner Ausnahmen festgelegt. Dies ist die derzeitige Praxis, die durch die Bundesgesetzgebung für den regionalen Personenverkehr definiert ist (Art. 31a ff. PBG). Durch die Übernahme in den Gesetzesentwurf wird dieser auf den lokalen Personenverkehr ausgeweitet.

Als Betriebsdefizit gelten gemäss dem vorliegenden Gesetz die nach der Planrechnung des Transportunternehmens nicht gedeckten Kosten.

Art. 150 Zielvereinbarung

Dieser Artikel basiert auf Artikel 33a PBG und dient als Erinnerungs- und Ausführungsbestimmung für den Personennahverkehr.

Das Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verpflichtet sich, die von den Bestellerinnen und Bestellern gesetzten Ziele kurz- oder mittelfristig zu erreichen. Die Zielvereinbarung kann qualitative, quantitative, wirtschaftliche, ökologische oder gesellschaftliche Ziele enthalten (z. B. in der letztgenannten Kategorie die Sicherstellung der Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität) und mit einem Bonus-Malus-System zur Qualitätssicherung verbunden sein. Seine Mindestlaufzeit beträgt zwei Fahrplanperioden, also in der Regel mindestens vier Jahre. Wird die Zielvereinbarung in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht eingehalten, können die Bestellerinnen oder Besteller das betroffene Verkehrsangebot (erneut) ausschreiben (siehe Art. 32c Abs. 2 Bst. b PBG für den regionalen Personenverkehr).

Art. 151 Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs

Absatz 1 erinnert daran, dass die Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs im Personenbeförderungsgesetz geregelt ist (Art. 31a ff. PBG). Artikel 6 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) definiert die Kriterien, die ein Angebot erfüllen muss, um als regionaler Personenverkehr zu gelten.

Absatz 2 erlaubt es dem Staat, Angebote für Linien des lokalen Verkehrs auf eigenen Trassen als Personenverkehr von kantonalem Interesse zu bestellen. Dabei handelt es sich um Angebote, die für den Kanton von übergeordnetem Interesse sind, die aber die Entschädigungskriterien der Bundesgesetzgebung für den regionalen Personenverkehr nicht erfüllen. Der betreffende Fall stützt sich auf das Gesetz des Kantons Waadt vom 11. Dezember 1990 «sur la mobilité douce et les transports publics» (BLV 740.21). Unter eigenen Trassen wird jedes Bauwerk verstanden, das ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr gebaut und ausschliesslich von diesem genutzt wird. Sie bestehen im Allgemeinen nur für Trams, können aber auch für Busse oder Trolleybusse vorgesehen sein, sofern sie ein kantonales Interesse abdecken.

Art. 152 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz

Der Ortsverkehr wird in Artikel 3 ARPV negativ definiert: Es handelt sich dabei um den «nach Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossene Ortsverkehr [der Linien umfasst], die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.»

Das Verkehrsgesetz enthält nur wenige Bestimmungen zum lokalen Personenverkehr oder Ortsverkehr. In der Praxis sind es jedoch die zu regionalen Verkehrsverbunden zusammengeschlossenen Gemeinden, Mobul und die Agglomeration Freiburg, die lokale Verkehrsangebote bestellen. Der Staat ist am Bestellverfahren nicht beteiligt, beteiligt sich aber gemäss Art. 41b VG finanziell mit 57,5 %. Zu beachten ist auch, dass sich der Staat derzeit nur über Bestellungen der regionalen Verkehrsverbunde an der Bereitstellung des Ortsverkehrs beteiligen kann. Eine Gemeinde, die nicht Teil eines solchen Verbundes ist und

z. B. eine Busdienstleistung für das Siedlungsgebiet bestellen möchte, erhält nach den geltenden gesetzlichen Grundlagen keine finanzielle Unterstützung durch den Staat.

Absatz 1 legt daher den Grundsatz fest, dass die Gemeinden lokale Personenverkehrsangebote bestellen können, sofern sie nicht in Konkurrenz zu einer regionalen Personenverkehrslinie stehen. Eine Gemeinde kann das Angebot selbständig oder über einen regionalen Verkehrsverbund bestellen.

Absatz 2 definiert die Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit sich der Staat an der Bestellung und damit an der Finanzierung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs beteiligen kann. Die detaillierten Anforderungen, insbesondere in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, werden im Ausführungsreglement festgelegt.

Art. 153 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Verfahren für die gemeinsame Bestellung

Dieser Artikel orientiert sich am Verfahren zur Bestellung des regionalen Personenverkehrs des Bundes. Im Falle der gemeinsamen Bestellung führt der regionale Verkehrsverbund das Verfahren durch, prüft die Angebote der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und legt sie dem Staat vor. Im Falle einer Einigung schliessen der regionale Verkehrsverbund und der Staat eine Angebotsvereinbarung mit dem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ab (Abs. 3).

Art. 154 Angebotsvereinbarung

Dieser Artikel definiert den Inhalt von Angebotsvereinbarungen. Er basiert ebenfalls auf Bundesrecht (Art. 31a PBG). Mit jeder Bestellung, die in der Regel alle zwei Jahre erfolgt, wird eine Angebotsvereinbarung abgeschlossen (Art. 31b PBG).

Es ist zu unterscheiden zwischen einer Angebotsvereinbarung und einer Zielvereinbarung (siehe Art. 150). Letztere ist mehrjährig und legt die Rahmenbedingungen für Angebote fest. Prinzipiell ermöglichen Zielvereinbarungen eine bessere Steuerung, da sie wegbereitend dafür sind, von (langfristigen) strategischen Zielen zu Angebotsvereinbarungen zu gelangen.

Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung können sich z. B. auf die Energieeffizienz von Fahrzeugen oder auf die Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigungen beziehen.

Art. 155 Zuweisung des Ertragsüberschusses

Diese Bestimmung bezieht sich auf die sinngemässe Anwendung der Regelungen über die Aufteilung des Mehrwerts des regionalen Personenverkehrs, insbesondere auf Art. 36 Abs. 2 und 3 PBG, worin vorgesehen wird: «Übersteigen die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abteilungsberechtigten Verkehrssparte, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abteilungsberechtigter Verkehrssparten zu. Erreicht die Spezialreserve der Verkehrssparten 25 Prozent des Jahresumsatzes der abteilungsberechtigten Verkehrssparten oder beträgt sie 12 Millionen Franken, so steht der Gewinn dem Unternehmen zur freien Verfügung. Erreicht diese Sonderrücklage 25 % des Jahresumsatzes der entschädigungspflichtigen Sektoren oder erreicht sie 12 Mio. Franken, steht der Gewinn zur freien Verfügung.»

5.3 Bewilligung zum Betrieb einer Seilbahn

Art. 156

Diese Bestimmung dient der Erinnerung an die bundesgesetzlichen Vorgaben und definiert die für die Bewilligung zum Betrieb einer Seilbahn zuständige Behörde, aktuell das MobA.

Absatz 1 gibt Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG; SR 743.01) wieder, wonach die- oder derjenige, die oder der eine nicht bewilligungspflichtige Seilbahnanlage im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere einen Skilift oder eine Kleinseilbahn, errichten oder betreiben will, eine kantonale Bewilligung einholen muss.

Absatz 2 ist eine Anwendung von Artikel 7 LTV, der in Abstimmung mit Artikel 7 der Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) festlegt, welche Transporte von geringerer Bedeutung der kantonalen Bewilligungspflicht unterliegen. Zu dieser Beförderungsart gehören Fahrten, die ausschliesslich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern oder Studierenden, Arbeitnehmenden oder von einem Nichttransportunternehmen ausschliesslich für seine Kundschaft durchgeführt werden.

Das fragliche Konkordat verfügt über eine Ausführungsbestimmung im Recht des Kantons Freiburg, nämlich den Beschluss vom 9. Dezember 1980 betreffend das Verfahren über die Erteilung von Bewilligungen für den Bau und den Betrieb der Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und der Skilifte, für das der vorliegende Artikel als gesetzliche Grundlage dient.

6 Finanzierung

6.1 Grundsätze der Subventionierung

Artikel 157-161

Diese Artikel enthalten die allgemeinen Grundsätze, die für alle Subventionen in diesem Gesetzesentwurf gelten, die gemäss Artikel 13 des Subventionsgesetzes vom 17. November 1999 (SubG; SGF 616.1) im Gesetz enthalten sein müssen. Insbesondere Artikel 157 legt einen Koordinationsgrundsatz zwischen den verschiedenen Subventionen fest, einschliesslich derjenigen im Gesetz vom 3. Oktober 1996 über die Wirtschaftsförderung (WFG; RSF 900.1), um zu verhindern, dass ein Projekt mehrfach subventioniert wird. Artikel 160 begrenzt die Subventionen für Projekte der ökologischen und geteilten Mobilität (Art. 163), für innovative Projekte (Art. 164) und für Projekte zur Entwicklung der Digitalisierung des Verkehrs (Art. 188 Abs. 1 Bst. f) auf maximal 100 000 Franken pro Jahr. Die Subventionen für Pilotprojekte (Art. 188 Abs. 1 Bst. d) dagegen sind auf 50 000 Franken pro Jahr begrenzt.

6.2 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes

Art. 162

Dieser Artikel schafft ein neues Mittel zur Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Mobilitätsnetzes durch die Einrichtung eines speziellen Fonds (der Fonds). Er zielt darauf ab, die Praxis in diesem Bereich zu verbessern und zu harmonisieren, damit Staat und Gemeinden ihre Verpflichtungen in Bezug auf die Sicherheit des Mobilitätsnetzes erfüllen können.

Eine Ordnungsbusse ist eine Geldstrafe, die in einem vereinfachten Verfahren hauptsächlich für Verstösse gegen die Strassenverkehrsverordnung sowie andere Vorschriften, zum Beispiel aus dem Betäubungsmittelgesetz, dem Umweltschutzgesetz und dem Jagdgesetz, verhängt wird (vgl. Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (OBG; SR 314.1)). Der Höchstbetrag der Ordnungsbussen beträgt gemäss OBG 300 Franken (Art. 1 Abs. 4). Ordnungsbussen werden grundsätzlich vom Ordnungsbussenbüro (OBB) der Kantonspolizei Freiburg eingezogen und der vom Staat erworbene Erlös auf das allgemeine Konto eingezahlt. In gewissen Fällen werden sie von den Gemeinden erhoben (Artikel 2 Bst. i des Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG; SGF 781.1)). Es ist daher geplant, einen Teil der jährlichen Erlöse aus Ordnungsbussen für die Verbesserung der Sicherheit und die Sicherheitsprävention im Mobilitätsnetz zu verwenden. Ein Zwanzigstel der jährlichen Einnahmen aus Ordnungsbussen nach Absatz 3 Bst. a entspricht durchschnittlich knapp 400 000 Franken pro Jahr (2019). Die direkte Zuweisung eines bestimmten Anteils der Einnahmen aus Strassenverkehrsdelikten für die Sicherheit stärkt die Legitimität der Durchsetzung und das Image des Staates ein.

Absatz 4 sieht vor, dass die Fondsverwaltung einer Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes übertragen wird, deren Zusammensetzung im Ausführungsreglement festgelegt wird, der jedoch der Beauftragte für Verkehrssicherheit, Vertreter der Kantonspolizei, der betroffenen Ämter (TBA, ASS, MobA) und interessierte Kreise angehören müssen. Die RUBD und die SJD entscheiden gemeinsam auf der Grundlage eines Vorschlags dieser Kommission über die Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel bis zu einem Höchstbetrag von 100 000 Franken.

Derzeit werden diese Massnahmen hauptsächlich aus dem ordentlichen Budget der Kantonspolizei und aus dem Fonds zur Unfallverhütung des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS) finanziert, über den verschiedene Präventionsprogramme, die auf die Förderung eines guten Fahrverhaltens abzielen zugunsten verschiedener Akteure des privaten Sektors – etwa das BFU, die TCS-Sektion des Kantons Freiburg und verschiedene Ämter des Staates, vor allem aber die Kantonspolizei – aktiv unterstützt werden. Dieser Fonds steuert mindestens 280 000 Franken zu Projekten bei, welche die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, ist aber grundsätzlich nicht für Mobilitätsinfrastrukturprojekte vorgesehen. Die Hauptvorteile des neuen Fonds im Vergleich zum ASS-Fonds bestehen darin, dass über diesen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden können und dass diese, da die Kommission und die Direktion direkt über ihre Zuteilung entscheiden werden, schneller und leichter verfügbar sind. Die Präventionskampagnen erfordern mehr Ressourcen, da sie teurer geworden sind (Grafiken, Videos, Promotion in den sozialen Netzwerken usw.). Ausserdem kann der Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes zur Finanzierung von Bauelementen verwendet werden, was beim ASS-Fonds, der sich auf die Benutzerinnen und Benutzer konzentriert, ausgeschlossen ist. Er kommt also auch den Gemeinden zugute, indem bestimmte Elemente auf deren Seite finanziert werden. Weitere Massnahmen, die in Erwägung gezogen werden, sind die Einstellung von Personen für den Schulpatrouilleendienst oder die Anschaffung von Virtual-Reality-Anlagen zur Prävention. Da es sich bei den vom ASS-Fonds unterstützten Projekten um Mehrfachfinanzierungen handelt, gewährleistet eine Koordination zwischen den beiden Fonds keine einheitliche Subventionierung und ist daher nicht wünschenswert.

6.3 Nachhaltige Mobilität

Art. 163 Umweltfreundliche und geteilte Mobilität

Diese neue Bestimmung ermöglicht es dem Staat, die nachhaltige Mobilität, das Hauptziel des Gesetzesentwurfs, sowohl in ihrer ökologischen als auch in ihrer sozialen Dimension zu fördern, indem er die Energienutzung, welche die Umwelt so wenig wie möglich belastet, und die geteilte Mobilität unterstützt. Letzteres kann als die Art der Fortbewegung mit gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln definiert werden, ist Teil einer Logik der nachhaltigen Entwicklung und der kollaborativen Wirtschaft und spiegelt eine Auffassung von Mobilität wider, in welcher der Besitz eines eigenen Verkehrsmittels von weniger grosser Bedeutung ist.

Art. 164 Innovation

Diese neue Bestimmung ermöglicht es dem Staat, Innovationen in der Mobilität zu unterstützen, was eines der Ziele des Gesetzesentwurfs darstellt. Dies kann die Verbesserung der Nutzung von Rohstoffen, Recycling oder die Entwicklung der Digitalisierung, der Kreislaufwirtschaft und autonomer Verkehrsmittel beinhalten. Diese Unterstützung richtet sich auch an private Unternehmen und betrifft auch Parkhäuser und die Parkraumbewirtschaftung.

6.4 Mobilitätsinfrastrukturen

6.4.1 Kostenaufteilung

Art. 165

Absatz 1 legt den allgemeinen Grundsatz für die Finanzierung der Mobilitätsinfrastrukturen fest, wonach die verschiedenen Akteure die Kosten der Projekte entsprechend ihren jeweiligen Interessen gemeinsam tragen. Das StrG erwähnt an mehreren Stellen die Beteiligung von interessierten Dritten, enthält aber keinen solchen allgemeinen Grundsatz. Sofern in den folgenden Artikeln nichts anderes bestimmt ist, gilt diese Regelung für alle Mobilitätsinfrastrukturen, insbesondere auch für deren städtebaulichen Objekte und Signalisierung.

Absatz 2 sieht vor, dass das Ausführungsreglement die Kriterien für die Kostenaufteilung sowohl für die allgemeine Regelung als auch für jeden Einzelfall festlegt.

Absatz 3 ermöglicht es den betroffenen Parteien über vorherige oder spätere verwaltungsrechtliche Verträge die Aufteilung der Kosten im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau zu regeln. Diese Verträge können zwischen den betroffenen Behörden geschlossen werden (zwischen dem Staat und einer Gemeinde, aber im Falle von Verbindungsstrecken oder -strassen auch zwischen Gemeinden). Sie können auch zwischen einer Gemeinde und einer Privatperson abgeschlossen werden. Zum Beispiel kann eine Gemeinde festlegen, dass die Planung der Kreuzung, die für das geplante Einkaufszentrum notwendig ist, von ihr selbst übernommen wird, wenn die Kosten für die Strasse von der Privatwirtschaft übernommen werden. Den Parteien steht es grundsätzlich frei, den Vertragsinhalt zu vereinbaren, insbesondere von den im Ausführungsreglement festzulegenden Aufteilungskriterien abzuweichen. Allerdings hat eine Gemeinde selbstverständlich das öffentliche Interesse zu berücksichtigen. Sie kann keinen Vertrag abschliessen, der nur den Interessen einer oder eines Dritten dient. Es ist darauf hinzuweisen, dass, da die allgemeine Regelung lautet, dass der Staat oder die Gemeinden die gesamten Kosten tragen, eine von dieser Regelung abweichende Vereinbarung es dem Staat jedoch

ermöglicht, einen geringeren Teil der Kosten zu tragen. In finanzieller Hinsicht darf der Staat nicht zu seinem Nachteil von den Regeln dieses Abschnitts abweichen.

6.4.2 Strassen

Art. 166 Grundsatz

In Absatz 1 wird ausdrücklich der nach dem Strassengesetz geltende Grundsatz festgeschrieben, dass die Baukosten von der Strasseneigentümerschaft zu tragen sind. Als Folge davon erstellen die Gemeinden zwar den Mobilitätsinfrastrukturplan für Privatstrassen zur öffentlichen Nutzung, die Kosten trägt jedoch die private Eigentümerschaft. In Absatz 2 wird Artikel 49 StrG übernommen.

Art. 167 Städtebauliche Objekte

Absatz 1 übernimmt die Regelung, die im StrG vorherrschend ist.

Absatz 2 ist eine neue Regelung, die eine Ausnahme zu Absatz 1 darstellt. In Anwendung des Prinzips «Wer bestellt, bezahlt» sieht diese Regelung vor, dass der Staat die von ihm benötigten städtebaulichen Objekte bezahlt. Dies kann z. B. ein Ausbau für einen sicheren Strassenübergang sein, der aufgrund der Verkehrsentwicklung notwendig geworden ist. Im Ausführungsreglement werden die Bedingungen für die Beteiligung des Staates festgelegt.

Absatz 4 ist eine neue Regelung, die dem Staat die Finanzierung von Massnahmen auferlegt, die hauptsächlich durch den Durchgangsverkehr veranlasst sind, da dieser, wenn er überregional und regional ist, in die Zuständigkeit des Staates fällt. Die Modalitäten zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement festgelegt.

Art. 168 Beteiligung anderer Gemeinden

Dieser Artikel stellt eine Übernahme von Artikel 57 StrG, jedoch mit einer Änderung der Zuständigkeit, dar: Die Direktion als Aufsichtsbehörde über die Strassen ersetzt die Oberamtsperson. Weiter wird präzisiert, dass die Direktion nur dann interveniert, wenn die Gemeinden keine Einigung erzielen können.

Art. 169 Strassenkreuzungen

Dieser Artikel stellt eine Übernahme von Artikel 25 Abs. 2 StrG mit einer kleinen Umformulierung dar.

6.4.3 Sanfte Mobilitätsinfrastrukturen

Art. 170 Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger

In diesem Artikel wird ausdrücklich präzisiert, dass die Finanzierung von Wegen der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Verantwortung der Gemeinden liegt, was bereits jetzt der Fall ist, da Fusswege städtebauliche Objekte darstellen. Daher der Vorbehalt in Absatz 2, der daran erinnert, dass die Sonderregel in Artikel 166 Abs. 2 betreffend die Objekte mit städtebaulichem Charakter auf Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger entlang einer Kantonsstrasse anwendbar ist.

Art. 171 Wege der sanften Mobilität, die von Velowegen genutzt werden

Dieser Artikel legt neue Regelungen für die Finanzierung von Velowegen fest, die auf der Zugehörigkeit zum kantonalen oder kommunalen Velowegnetz und nicht auf den Besitzverhältnissen der Strasse basieren. Derzeit überträgt das StrG die Verantwortung für Radwege und die Radstreifen, die an eine Gemeindestrasse angrenzen, auf die Gemeinden, mit der Ausnahme von Velowegen, die als Alternativroute zu einer Kantonsstrasse dienen.

Art. 172 Kantonale gemischte Rad- und Fusswege

Da die Wege der sanften Mobilität, die von Fahrrädern genutzt werden, vom Staat finanziert werden, während die Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich grundsätzlich innerorts befinden, von den Gemeinden finanziert werden, legt dieser Artikel einen Verteilschlüssel von 2/3 zu 1/3 fest. Der Gemeindeanteil entspricht dem Raum, der in der Breite zu einem Radweg hinzukommen muss, damit er von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden kann.

Art. 173 Für die Freizeit bestimmte Wege der sanften Mobilität

Absatz 1 legt fest, dass die Finanzierung von für die Freizeit bestimmten Wegen der sanften Mobilität, mit Ausnahme der Kosten für die Beschilderung, in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt, zumindest wenn sie von offiziellen Freizeitrouten genutzt werden, die im entsprechenden Plan enthalten sind. Die Wege der sanften Mobilität, die dem Velotourismus dienen, stellen eine Ausnahme dar und werden vom Staat finanziert.

Absatz 2 übernimmt den Artikel 71 aus dem StrG und wendet diesen auf die Wege der sanften Mobilität an, die auf Initiative von Privatpersonen angelegt werden.

Eine mögliche finanzielle Unterstützung, die in der Tourismusgesetzgebung vorgesehen ist, insbesondere in Zusammenhang mit der Finanzierung der Aufgaben des Freiburger Tourismusverbands, bleibt vorbehalten.

6.4.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 174 Grundsatz

Dieser Artikel unterscheidet die Finanzierung von Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, die Bestandteil der Strasse sind (Bushaltestellen und Busspuren), von der Finanzierung anderer Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr. Erstere werden durch die Bestellerin oder den Besteller des Angebots finanziert und nicht durch die Eigentümerschaft der Infrastruktur, die auch die Eigentümerschaft der Strasse ist (Art. 33). Der Staat finanziert allein, wenn er Mitbesteller ist. Die Finanzierung beschränkt sich auf den von der Direktion definierten Baustandard. Alles was einem lokalen Bedürfnis dient, so etwa ein Buswartehäuschen (siehe auch Art. 17 Abs. 2 Bst. g), ist nicht Bestandteil der Infrastruktur.

Absatz 2 sieht eine vorgängige Einigung über die Aufteilung der Kosten der anderen Infrastrukturen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, mit interessierten und betroffenen Akteuren vor. In finanzieller Hinsicht darf der Staat nicht zu seinem Nachteil von den Regelungen dieses Abschnitts abweichen.

Art. 175 Bahninfrastrukturfonds

Absatz 1 verankert ausdrücklich den bisherigen Grundsatz des Verkehrsgesetzes, gemäss dem der Staat und die Gemeinden zu den Kantonsbeiträgen an den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

des Bundes zur Finanzierung der Infrastrukturkosten gemäss Artikel 87a Absatz 3 KV und Artikel 57 EBG beitragen. Aus diesem Fonds finanziert der Bund den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

In Absatz 2 steht die Regelung, dass sich die Gemeinden zur Hälfte am kantonalen Beitrag beteiligen, um die zahlreichen Aufgaben und deren Finanzierung, die durch den Gesetzesentwurf von den Gemeinden auf den Staat übertragen werden, auszugleichen (siehe Kapitel 6 weiter unten).

Absatz 3 gibt Artikel 37 VG wieder.

Art. 176 Beteiligung des Staates

Dieser Artikel sieht eine finanzielle Beteiligung des Staates an anderen Infrastrukturmassnahmen vor.

Grundsätzlich werden der Ausbau, der Betrieb und der Unterhalt des Schienennetzes, mit Ausnahme von Tram- und Metro-Netzen sowie der Strecken, die nicht ganzjährig bewohnte Gebiete erschliessen (touristischer Verkehr), vom Bund vollständig über den BIF finanziert. Der Bund trägt die Kosten des Ausbaus und der Instandhaltung der Schienen, wenn diese im strategischen Entwicklungsprogramm oder in der Planung zur Erhaltung der Qualität der Infrastruktur enthalten sind.

Buchstabe a sieht vor, dass der Staat Studien im Hinblick auf den Bau und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturprojekten finanzieren kann, die gemäss Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 des Bundes von Leistungen des Bundes ausgeschlossen sind.

Buchstabe b sieht vor, dass der Staat finanziell zum Bau und Ausbau anderer öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen von regionaler Bedeutung beitragen kann (einschliesslich der dazu erforderlichen Studien).

6.4.5 Andere finanzielle Beiträge

Art. 177 Mobilitätsinfrastrukturen in den Agglomerationen

Artikel 4 des neuen Gesetzes über die Agglomerationen (AggG; RSF 140.2), das am 20. August 2020 vom Grossen Rat verabschiedet wurde und am 1. Januar 2021 in Kraft trat, wird hierher übertragen, weil er sich primär mit der Mobilität befasst, was aber nicht bedeutet, dass der Staatsbeitrag nicht auch andere Massnahmen der Agglomerationsprogramme abdecken kann. Der Artikel wurde in seiner jetzigen Form übernommen und sein Anwendungsbereich ist daher unverändert. Er ersetzt auch Artikel 37 VG. Während Absatz 1 einen maximalen Prozentsatz an Subventionen für Studien zur Entwicklung von Agglomerationsprogrammen festlegt, legt Absatz 2 keinen für deren Umsetzung fest, im Gegensatz zu Artikel 37 VG, der eine Obergrenze von 50 % für die finanzielle Beteiligung des Staates an Investitionen festlegt, die von einem Regionalverbund im Rahmen eines allgemeinen Projekts geplant werden. In der Tat räumt Absatz 3 dem Staatsrat die Befugnis ein, sie festzulegen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Abstimmung mit dem Mehrwertfonds zu legen (Art. 113c RPBG und Art. 51e RPBR).

Art. 178 Lärmschutzmassnahmen

Dieser Artikel übernimmt Artikel 72c StrG und passt ihn an.

Seit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 werden die zu erreichenden Umweltziele in Programmvereinbarungen festgelegt, die in Vierjahresperioden den Zeitplan für die Erreichung durch den Kanton und die Subventionierung durch den Bund vorgeben. Die ersten drei Perioden des Programms (2008-2011, 2012-2015, 2016-2018) gegen den Strassenlärm und für den Schallschutz sind abgeschlossen. Da klar ist, dass nicht alle Projekte in der Schweiz abgeschlossen sind, konnte das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Programmvereinbarung um weitere vier Jahre, bis zum 31. Dezember 2022, verlängern. Nach dieser neuen Frist wird die Sanierung weiterhin verpflichtend sein und der Bund plante die Programmvereinbarung ab 2023 zu erneuern. Allerdings ist die neue LSV noch nicht in Kraft getreten und es gibt derzeit keine Garantie für künftige Bundessubventionen. Zu beachten ist auch, dass Subventionen nur gewährt werden können, wenn der vom Bund zur Verfügung gestellte Betrag ausreicht, um alle Bedarfe zu decken. Es gilt dabei darauf zu achten, dass eine gerechte Aufteilung zwischen Kantons-, Gemeindestrassen und privaten Strassen für die öffentliche Nutzung gewährleistet ist. Für die Nutzung des für letztere reservierten Anteils gilt das Prinzip «First come – first served».

Gemäss Artikel 16 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; RS 814.41) obliegen Sanierungen von Anlagen aufgrund des Strassenlärms der Inhaberin oder dem Inhaber derselben.

Art. 179 Multimodale Plattformen

Dieser Artikel schafft eine gesetzliche Grundlage für den Bau und die Finanzierung von multimodalen Plattformen, welche die Funktion des Umsteigens von einem Verkehrsmittel auf ein anderes haben. Dazu gehören Park-and-Ride-Anlagen (Umstieg vom Auto und Fahrrad auf den öffentlichen Verkehr), die bereits auf kantonaler Ebene sehr wichtige Mobilitätschnittstellen sind. Der Begriff der regionalen Bedeutung ist weit zu fassen. Da diese Plattformen das Ergebnis eines Sachplans Plans sind, kann ihre Finanzierung Gegenstand eines mehrjährigen Projekts sein.

6.5 Abgeltungen für den Betrieb

6.5.1 Grundsätze

Art. 180 Betriebsdefizit

Dieser Artikel legt den Grundsatz der ordentlichen Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs fest, der in den folgenden Bestimmungen präzisiert wird. Diese Grundsätze sind aus Artikel 30 VG übernommen. Absatz 1 legt den Zweck der Finanzierung fest, während Absatz 2 die bundesrechtlichen Regelungen sinngemäss auf den nicht finanzierten Personenverkehr ausdehnt.

Als Betriebsdefizit gelten gemäss dem vorliegenden Gesetz die nach der Planrechnung des Unternehmens des öffentlichen Verkehrs nicht gedeckten Kosten.

Art. 181 Beteiligung Dritter

Grosse Verkehrserzeugerinnen und -erzeuger stellen insbesondere verschiedene Typen von Bauten wie Unternehmen, öffentlichen Gebäuden, Tourismus- und Freizeitanlagen, Einkaufszentren usw. dar. Für grosse Verkehrsaufkommen sorgen insbesondere Einkaufszentren mit

grosser räumlicher Auswirkung, sie haben erhebliche Auswirkungen auf den Raum, einschliesslich der Überlastung der Verkehrsnetze aufgrund der induzierten Mobilität.

Mit dieser Bestimmung wird daher der Grundsatz der finanziellen Beteiligung einer grossen Verkehrserzeugerin oder eines grossen Verkehrserzeugers an den von ihr oder ihm verursachten spezifischen Massnahmen des öffentlichen Verkehrs oder an Verkehrsstudien, -zählungen und -erhebungen eingeführt, um die nützlichen und notwendigen Informationen zu erhalten, damit sie oder er gegebenenfalls Massnahmen zur Verbesserung der Situation und zur Verringerung der von einer zusätzlichen Verkehrserzeugerin oder einem zusätzlichen Verkehrserzeuger verursachten Belästigung ergreifen kann.

Im Ausführungsreglement werden die Kriterien und Modalitäten der Finanzierung festgelegt.

Dabei ist zu beachten, dass der kantonale Richtplan im Thema 106 jedes Tourismus- oder Freizeitprojekt oder jedes Unternehmen, das mehr als 2000 motorisierte Verkehrsfahrten (Schwerverkehrsfahrzeuge werden doppelt gezählt) pro Tag verursacht, als Verkehrserzeugerin oder als Verkehrserzeuger definiert.

Art. 182 Voraussetzungen für Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs

Diese Bestimmung legt die Grundsätze fest, die für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs gelten, um eine transparente Finanzierung zu gewährleisten. Sie leiten sich weitgehend aus der Bundesgesetzgebung ab und werden bereits in Ausschreibungsverfahren angewendet.

6.5.2 Ordentliche Abgeltungen

Art. 183 Abgeltung für den Betrieb – regionaler Personenverkehr

Absatz 1 ruft Artikel 28 Abs. 1 PBG in Erinnerung. Der Anteil der Entschädigung des Bundes für die von Bund und Kantonen bestellten Angebote im Regionalverkehr beträgt gemäss Anhang 2 ARPV, der sich auf Artikel 30 Abs. 1 PBG stützt, 55 % für den Kanton Freiburg. Der gesamte kantonale Anteil beträgt jährlich 43 952 000 Franken (gerundet, basierend auf dem Budget 2021).

Gemäss geltendem Recht beteiligen sich die Gemeinden mit 45 % an den vom Kanton gewährten Abgeltungen für den Betrieb für den Regionalverkehr (Art. 41a Abs. 1 VG). In Absatz 2 wird die Beteiligung der Gemeinden auf 50 % erhöht, um die zahlreichen Aufgaben und deren Finanzierung, die der Entwurf von den Gemeinden auf den Staat überträgt, auszugleichen (siehe Kapitel 6).

Absatz 3 ist dem Artikel 41a Abs. 2 VG entnommen. Die Beteiligungsquote der Gemeinden wird auf den Personenverkehr von kantonalem Interesse ausgedehnt.

Hinsichtlich der Berechnung der Aufteilung der Abgeltung für den Betrieb auf die Gemeinden legen die Artikel 13a und 13b des Ausführungsreglements zum Verkehrsgesetz das Prinzip und den Gewichtungsfaktor für das Verkehrsangebot fest. Gemäss Absatz 3 des Gesetzesentwurfs ist vorgesehen, die Berechnungsmodalitäten weiterhin im Ausführungsreglement zu regeln, aber die Methode zu vereinfachen.

Art. 184 Abgeltung für den Betrieb – Lokaler Personenverkehr

Dieser Artikel entspricht dem Artikel 165 für den lokalen Personenverkehr.

In den Absätzen 2 und 3 wird Artikel 41a VG übernommen.

6.5.3 Ausserordentliche Abgeltungen

Art. 185 Neue Linien oder Leistungen

Diese Bestimmung korrespondiert mit dem Art. 40 VG. Ziel ist es, die Entwicklung und den Betrieb neuer Linien und Leistungen zu unterstützen, um ein effizientes und wirtschaftlich rentables öffentliches Verkehrsangebot zu entwickeln. Diese Art von Angebot erfüllt zunächst nur selten die vom Bund festgelegten Bedingungen für eine Abgeltung. Es ist daher angebracht, eine finanzielle Unterstützung des Staates für die Angebotsentwicklung zu gewähren. Die detaillierten Voraussetzungen für die Gewährung solcher Beiträge durch den Staat werden im Ausführungsreglement geregelt.

Die Dauer der Unterstützung, die für eine Versuchsperiode oder neue Dienstleistungen gewährt wird, wird auf vier Jahre (statt der in Art. 40 VG vorgesehenen drei Jahre) ausgedehnt.

Der kantonale Richtplan legt die Ziele und Grundsätze der Strategie für die Besiedelung und Verdichtung des Kantonsgebiets fest. Das Siedlungsgebiet wurde unter Berücksichtigung der Dienstleistungsqualität definiert. Diese Voraussetzung stellt sicher, dass sich das Gebiet vorrangig dort entwickelt, wo der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der sanften Mobilität am höchsten sein kann, um das erwartete starke Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum am besten zu erfassen. Daher kann eine Gemeinde ein Interesse daran haben, eine neue Linie einzuführen, um ihre Dienstleistungsqualität zu entwickeln. Der Staat wird sich jedoch nur dann an der Finanzierung beteiligen, wenn er dies, wie in Absatz 1 erwähnt, für erforderlich hält. Es kann auch erforderlich sein, dass zuvor eine Zweckmässigkeitsstudie durchgeführt wird.

Art. 186 Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen

In diesem Artikel wird mit Anpassungen Artikel 43 VG übernommen.

Art. 187 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

Absatz 1 übernimmt den Artikel 42 VG. Absatz 2 erinnert an den Grundsatz, dass keine Subvention für Verwaltungskosten und Betriebskosten gewährt wird, die bereits von den Bestellerinnen oder Bestellern abgegolten wurden.

Art. 188 Investitionshilfe

Dieser Artikel erlaubt die Subventionierung von Investitionen durch Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Die Buchstaben a–c und e in Absatz 1 übernehmen die geltenden Bestimmungen des VG (Art. 35). Nur die Buchstaben d und f sind neu. Sie ermöglichen die Finanzierung von Pilotprojekten oder die Unterstützung von Innovation, Modernisierung und Digitalisierung, was Teil der Ziele des vorliegenden Gesetzes ist.

7 Personentransport mit Taxis und Limousinen

7.1 Bewilligungsverfahren

Art. 189 Grundsatz

Diese Regelung erscheint sinnvoll, da durch das Auftreten neuer Wettbewerber auf dem Markt der Fahrtenvermittlung, wie z. B. dem amerikanischen Unternehmen Uber, vielerorts Konflikte mit etablierten Anbieterinnen und Anbietern entstanden sind. Diese Situation ist dadurch erklärbar, dass der von diesem neuen Wettbewerb betroffene Sektor, und insbesondere der Taxisektor, aufgrund der Merkmale der erbrachten Dienstleistungen und der Tatsache, dass der Faktor Arbeit einen grossen Teil dieser Dienstleistungen ausmacht, stark reguliert ist.

Fahrten in Fahrzeugen, die an einem Taxistand bestiegen werden, und Fahrten in Fahrzeugen, die auf der Strasse angehalten werden, sind in der Regel Taxis mit einer entsprechenden Bewilligung vorbehalten und werden auf lokaler Ebene geregelt. Andererseits können individuelle Fahrten auch von Limousinenservices mit Fahrerin oder Fahrer durchgeführt werden, die im Gegensatz zu Taxis in der Regel nicht der Regulierung unterliegen. Limousinenservices auf Bestellung sind daher oft weniger streng reguliert als Fahrten in Fahrzeugen, die an einem Taxistand bestiegen oder auf der Strasse angehalten werden, d. h. hauptsächlich Taxis, was ausgehend von den Merkmalen der von letzteren angebotenen Dienstleistungen erklärbar ist. In beiden Fällen handelt es sich um eine professionelle Personenbeförderung ohne bestimmten Fahrplan oder vordefinierte Routen, gegen ein vorher festgelegtes Entgelt und in einem Kraftfahrzeug der Kategorie M1 oder M2 bis 3,5 Tonnen nach Bundesgesetz, der sogenannten Limousine. Das Taxifahrzeug unterscheidet sich von der Limousine durch sein beleuchtetes «Taxi»-Schild, das es leicht erkennbar macht, sowie durch sein erhöhtes bzw. ausschliessliches Nutzungsrecht des öffentlichen Raums, was es ihm erlaubt, an Taxiständen zu halten, während es auf Kunden wartet, Fahrspuren oder Plätze zu benutzen, die nicht für alle Fahrzeuge zugänglich sind. Limousinenservices hingegen stehen auf Vorbestellung oder Reservierung hin zur Verfügung und haben keinen Anspruch auf einen gesteigerten Gemeingebrauch der öffentlichen Sache.

Mit diesem Artikel werden die gesetzlichen Regelungen für die Tätigkeiten der berufsmässigen Personentransporte mit Taxis und Limousinen sowie die Vermittlungstätigkeiten, bei denen eine Fahrerin oder ein Fahrer mit einer Kundin oder einem Kunden oder einem Taxiunternehmen mittels telefonischer, elektronischer oder sonstiger Unterstützung in Kontakt tritt, durch Bewilligungen eingeführt, um die Gleichbehandlung der verschiedenen Akteurinnen und Akteure zu gewährleisten und die Kontrolle dieser Tätigkeiten zu ermöglichen.

- > Taxis: In Absatz 1 wird die Verpflichtung für die Taxifahrerin oder den Taxifahrer eingeführt, einen Taxiausweis und eine Taxifahrzeugbewilligung für ihr oder sein Fahrzeug mitzuführen. Darüber hinaus können die Gemeinden eine Taxiplatzbewilligung vorsehen, um Taxis die verstärkte oder ausschliessliche Nutzung der öffentlichen Sache der Gemeinde zu ermöglichen.
- > Limousinen: In Absatz 2 wird die Verpflichtung für die Fahrerin oder den Fahrer einer Limousine eingeführt, einen Limousinenausweis mitzuführen. Zudem muss die Fahrerin oder der Fahrer das Fahrzeug mit einer entsprechenden Vignette ausstatten.
- > Vermittlungsplattform: Schliesslich erfordert jede Tätigkeit als Vermittlerin oder Vermittler zwischen Kundinnen und Kunden sowie Fahrerinnen und Fahrern oder Taxiunternehmen, wie z. B. die von der Firma Uber angebotenen Dienstleistungen, eine Vermittlungsbewilligung.

Art. 190 Bewilligungspflicht – Ausnahmen

In Absatz 1 werden nicht abschliessend die Ausnahmen von dem in Artikel 189 formulierten Grundsatz aufgeführt. Taxidienstleistungen und Limousinenservices sind zu unterscheiden von der Beförderung von Menschen mit Beeinträchtigungen (Art. 186), von Arbeitnehmenden, in Krankenwagen usw. Diese Beförderungsarten unterliegen gemäss PBG des Bundes (Art. 156) teilweise einer kantonalen Bewilligungspflicht.

Absatz 2 fällt unter die Gesetzgebung über den Binnenmarkt. Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (BGBM; SR 943.02) gewährt das Recht, Dienstleistungen über Kantons- oder Gemeindegrenzen hinweg zu erbringen (grenzüberschreitende Dienstleistungsfreiheit) sowie das Recht, am Bestimmungsort eine zweite Niederlassung (Zweigniederlassung) zu errichten (Niederlassungsfreiheit). In beiden Fällen können die Anbieterinnen oder Anbieter ihre Leistungen grundsätzlich weiterhin gemäss den Vorschriften des Herkunftsortes erbringen. Wenn die Marktzugangsanforderungen des Herkunfts- und des Bestimmungsortes jedoch nicht gleichwertig sind, können sie unter den Bedingungen von Artikel 3 BGBM eingeschränkt werden, nämlich unter der Voraussetzung, dass die Grundsätze der Gleichbehandlung externer Anbieterinnen oder Anbieter und der Verhältnismässigkeit eingehalten werden und soweit dies zur Wahrung eines übergeordneten öffentlichen Interesses erforderlich ist. In diesem Fall dürfen Inhaberinnen oder Inhaber von ausgestellten Bewilligungen oder gleichwertigen Berechtigungen für die Ausübung des Berufs einer oder eines Taxi- oder Limousinenfahrerin oder -fahrers Fahrgäste im Kanton Freiburg absetzen, auf der Rückfahrt neue Fahrgäste aufnehmen sowie den Kanton durchqueren, um in einen anderen Kanton zu fahren.

Art. 191 Personendaten

Dieser Artikel erinnert an die datenschutzrechtlichen Anforderungen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung von Taxi- und Limousinenausweisen, der Pflicht zur Anbringung bestimmter Vignetten an Fahrzeugen mit Fahrerinnen oder Fahrern und der Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gelten. Selbstverständlich sind die Fahrerinnen oder Fahrer und die Fahrtenvermittlerinnen oder -vermittler auch verpflichtet, den Datenschutz bezüglich der Kundinnen- und Kundendaten zu gewährleisten.

Art. 192 Zuständigkeit

Diese Bestimmung regelt die Zuständigkeit zur Erteilung von Bewilligungen gemäss Art. 193 ff. und zum Aussprechen von verwaltungsrechtlichen und strafrechtlichen Massnahmen (Art. 202).

Die derzeitige Zuständigkeit liegt gemäss Artikel 11 Bst. a AGSVG bei den Gemeinden, dieser sieht vor, dass die Gemeinden zuständig sind für die Bewilligung zum Betrieb von Taxiunternehmen auf öffentlichem Grund und Boden der Gemeinde, unter Vorbehalt der Gesetzgebung über die öffentlichen Sachen; sie erlassen hierzu ein Reglement und unterbreiten es zur Genehmigung der in Artikel 3 (AGSVG) genannten Direktion, die ihren Entscheid nach Einholen der Stellungnahme des Amtes für Gemeinden trifft. Es wird vorgeschlagen, diese Aufgabe, mit Ausnahme der Genehmigung von Taxistandplätzen (Art. 195), dem Staat zu übertragen, um eine Gleichbehandlung im gesamten Gebiet des Kantons Freiburg zu gewährleisten. Im Ausführungsreglement wird festgelegt, welches Amt oder welche andere Einrichtung dafür zuständig ist.

7.2 Bewilligungsarten

Art. 193 Taxiausweis

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Taxifahrerinnen und -fahrer erfüllen müssen, um einen Taxiausweis zu erhalten, und definiert in Absatz 2 die Eigenschaften dieser Karte. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)», das noch nicht in Kraft getreten ist.

Bezüglich des Führerausweises ist zu beachten, dass die eidgenössischen Strassenverkehrsvorschriften vorsehen, dass die betreffende Führerin oder der betreffende Führer zusätzlich zum Führerausweis der Kategorie B über eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen muss, die insbesondere an das Bestehen einer zusätzlichen praktischen und theoretischen Prüfung gebunden ist (Art. 8, 11b, 25 und 27 der Verordnung vom 26. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51)). Der berufsmässige Charakter eines solchen Personentransports wird durch die Kriterien in Artikel 3 Abs. 1^{bis} der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) definiert. Als berufsmässige Personenbeförderung gilt auch die Beförderung von Personen in Mietfahrzeugen samt Chauffeur (Art. 3 Abs. 1^{ter} ARV 2).

Art. 194 Taxifahrzeugbewilligung

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Taxifahrerinnen und -fahrer erfüllen müssen, um eine Taxifahrzeugbewilligung zu erhalten. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)».

Zu erwähnen ist dabei, dass ausser den Bundesvorschriften zur Arbeitszeit und zur Lenkzeit auch verschiedene Fahrzeugvorschriften gelten. Diese sehen vor, dass die Fahrzeuge von Führerinnen und Führern, die der ARV 2 unterstehen, mit einem digitalen oder analogen Fahrtsschreiber ausgerüstet sein müssen (Art. 100 Abs. 1 Bst. b und c sowie Abs. 2–4 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS); SR 741.41), die von einer Werkstatt mit entsprechender Bewilligung (Art. 101 VTS) eingebaut, nachgeprüft und repariert werden müssen. Die Fahrzeuge unterliegen auch einer jährlichen Prüfungspflicht (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 1 VTS). Die Verwendung eines Fahrzeugs für den berufsmässigen Personentransport muss ebenfalls in den Fahrzeugausweis eingetragen werden (Art. 80 Abs. 2 VZV).

Art. 195 Taxiplatzbewilligung

Diese Bestimmung verdeutlicht Art. 11 Bst. a AGSVG, der besagt, dass die Gemeinden, unter Vorbehalt der Gesetzgebung über die öffentlichen Sachen, für die Bewilligung zum Betrieb von Taxiunternehmen auf öffentlichem Grund und Boden der Gemeinde zuständig sind, und hierzu ein Reglement erlassen, das der in Artikel 3 AGSVG genannten Direktion zur Genehmigung unterbreitet wird

Art. 196 Limousinenausweis

Dieser Artikel legt in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen fest, die Fahrerinnen und Fahrer von Limousinen erfüllen müssen, um einen Limousinenausweis zu erhalten, namentlich durch einen Verweis auf Artikel 193, und definiert in Absatz 2 die Eigenschaften dieses Ausweises. Die Mindestanforderungen basieren auf dem Zürcher «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)». Dabei ist zu präzisieren, dass in Bezug auf Absatz 1 Bst. b «die Person, in deren Auftrag die Fahrten erfolgen» sowohl eine Arbeitgeberin oder ein Arbeitgeber als auch eine Auftraggeberin oder ein Auftraggeber sein kann.

Damit eine Limousine von den Kundinnen und Kunden und den Aufsichtsbehörden als solche erkannt werden kann, muss sie mit einer Vignette versehen sein, die gemäss Absatz 3 gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen ist, z. B. hinter der Windschutzscheibe oder hinter dem Beifahrerinnen- oder Beifahrerfenster. Diese Regelung gilt auch für Taxifahrerinnen und -fahrer, die ihr Fahrzeug auch als Limousine einsetzen.

Art. 197 Vermittlungsbewilligung für Fahrten

Dieser Artikel legt den Grundsatz der Reglementierung jeglicher Vermittlerinnen- und Vermittlertätigkeit fest, wie dies in anderen Kantonen (Genf, Waadt und Zürich) der Fall ist. Darin werden in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen festgelegt, welche Vermittlerinnen und Vermittler für die Erteilung der Vermittlungsbewilligung erfüllen müssen, und in Absatz 2 die Informationen, die mit dem Gesuch eingereicht werden müssen. Die Anforderungen beruhen auf dem Waadtländer Gesetz vom 31. Mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE; BLV 930.01).

7.3 Betriebsvorschriften

Art. 198 Informationspflicht

Diese Bestimmung legt das Prinzip der Transparenz fest und ermöglicht es Kundinnen und Kunden und Aufsichtsbehörden, die Fahrerin oder den Fahrer des Transportfahrzeugs leicht zu identifizieren. Ausserdem müssen die Fahrerinnen und Fahrer jede Änderung der Umstände, die für die Erteilung der Bewilligung massgeblich sind, melden.

Art. 199 Fahrtenbuch

In Ermangelung eines Fahrtschreibers ermöglicht das Fahrtenbuch den Aufsichtsbehörden die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften. Diese Anforderung ermöglicht es der zuständigen Behörde, Kontrollen durchzuführen und möglichen Betrug durch Fahrerinnen und Fahrer aufzudecken.

Art. 200 Tarife

Absatz 1 dient dem Schutz der Kundinnen und Kunden.

Zu Absatz 2 ist anzumerken, dass eine fixe Tarifregelung gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts gegen die Wirtschaftsfreiheit verstossen würde. Nur die Festlegung von Höchsttarifen ist zulässig. Diese können jedoch nur zum Schutz der Kundinnen und Kunden vor Missbrauch festgelegt werden und dürfen nicht wirtschaftspolitisch motiviert sein.

Art. 201 Pflichten bei der Vermittlung von Fahrtaufträgen

Absatz 1 führt wie in anderen Kantonen die Verpflichtung für Vermittlerinnen und Vermittler ein, Fahrten nur an Fahrerinnen oder Fahrer zu vergeben, die im Besitz eines Taxi- oder Limousinenausweises sind, also nur an Fahrerinnen oder Fahrer, die diese Tätigkeit beruflich ausüben. Es ist in der Tat wichtig, dass Vermittlerinnen und Vermittler nicht – auch nicht durch Fahrlässigkeit – die illegale Ausübung des Berufs oder gar die Ausübung des Berufs mit einem Fahrzeug, das nicht den erforderlichen Anforderungen entspricht, dulden. Diese Bedingung schliesst somit die Vermittlung von Fahrerinnen und Fahrern aus, die nicht als solche beruflich tätig sind und Fahrten in ihren Privatfahrzeugen durchführen, wie dies etwa beim Dienst «UberPop» der Fall ist (der aktuell in der Schweiz nicht angeboten wird).

Absatz 2 betrifft das immer aktuell zu haltende Register. Die Verpflichtung, ein Register zu führen, ermöglicht es der Behörde zu wissen, welche Unternehmen auf dem Markt aktiv sind, was wichtig ist, solange sie eine direkte Verbindung zu den Fahrerinnen und Fahrern unterhalten.

Absatz 3 verpflichtet die Vermittlerinnen und Vermittler sicherzustellen, dass die Mindestanforderungen an die Fahrer eingehalten werden. Dies ist eine Erinnerung an die Verpflichtungen, denen auch andere Unternehmen im Bereich der Personenbeförderung auf professioneller Basis unterliegen.

7.4 Massnahmen und Gebühren

Art. 202 Administrative und strafrechtliche Massnahmen

Die in Artikel 189 festgelegten Bewilligungen können bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen gegen die Bestimmungen dieses Kapitels jederzeit vorübergehend oder endgültig entzogen werden, wenn die Anforderungen nicht mehr erfüllt sind. Die Verstösse müssen in engem Zusammenhang mit den Bestimmungen für Taxis und Limousinen stehen. Der Ort des Verstosses ist unerheblich, d. h. es muss nicht der Ort sein, an dem die Bewilligung erteilt wurde.

Für die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Massnahmen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsrechts. Insbesondere müssen die Massnahmen verhältnismässig sein. Sie können unabhängig von strafrechtlichen Massnahmen angeordnet werden.

Art. 203 Gebühren

Diese Bestimmung legt den Grundsatz fest, dass die für die Erteilung von Bewilligungen zuständigen Behörden Gebühren erheben sollten, um die bei der Erfüllung ihrer Aufgaben entstehenden Kosten zu decken. Taxifahrerinnen oder Taxifahrer, die ihr Fahrzeug auch als Limousine nutzen, sind von der Vignettengebühr befreit.

8 Rechtsmittel

Art. 204 Rechtsmittel

Dieser Artikel sieht eine Ausnahme von den üblichen Rechtsmitteln vor, die gemäss Artikel 154 GG üblicherweise über die Oberamtsperson führen. Da der öffentliche Verkehr und die Mobilität im Allgemeinen spezifische und technische Bereiche sind, ist es ratsam, für alle kommunalen Entscheide die Direktion als Beschwerdeinstanz vorzusehen, die in Anwendung

des neuen Gesetzes getroffen werden. Die Direktion kann für die Bearbeitung von Rekursen bei Bedarf auch die Unterstützung ihrer spezialisierten Ämter in Anspruch nehmen.

9 Übergangsbestimmungen

Art. 205 Plan des Kantonsstrassennetzes

Der Plan des Kantonsstrassennetzes legt die Kantonsstrassen fest. Nach Artikel 38 fällt seine Verabschiedung in die Zuständigkeit des Staatsrats. Die vorliegende Bestimmung sieht vor, dass der Staatsrat den neuen Plan auf der Grundlage der in Artikel 16 festgelegten Kriterien zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes verabschiedet.

Ausserdem haben einige Strassen heute einen kantonalen Status, während sie angesichts der örtlichen Ausdehnungen, der Besiedlung, der Eröffnung anderer Strassen usw. nicht mehr die entsprechende Funktion haben.

Daher ist im Folgenden der entsprechende Plan ersichtlich. Er gibt einen Überblick über den Zustand des Netzes bei der Anwendung von Artikel 16. Einige Abschnitte werden geändert. Strassen in grüner Farbe werden dem Netz hinzugefügt, während die Strassen in oranger Farbe entfernt werden.

Weitere Pläne im Anhang erläutern die Gründe, die zu den Änderungen geführt haben.

Der Plan zeigt, dass die folgenden Abschnitte geändert werden:

Geänderte Abschnitte im künftigen Plan des Kantonsstrassennetzes		
Abschnitt	Entwicklung	Strecke (in km)
Vuisternens – Sorens	hinzugefügt	13.9
Prez-vers-Noréaz – Grolley	hinzugefügt	7.1
Misery – Courtepin	hinzugefügt	5.4
Kerzers – Gurbru	hinzugefügt	1.6
La Roche – Abfahrtsstation Gondel	hinzugefügt	3.9
Zollhaus – Sangernboden (BE)	hinzugefügt	1.7
Jaun – Ablandschen (BE)	hinzugefügt	4.6
Châble – Mussillens	aufgehoben	3.5
Mussillens – Montet	aufgehoben	2.2
Villeneuve (FR) – Praratoud	aufgehoben	4.8
Combremont-lePetit (VD) – Forel-sur-Lucens (VD)	aufgehoben	1.1
Attalens – Granges	aufgehoben	2.5
Bouloz – Le Poyet	aufgehoben	6.3
Vaulruz – Sâles	aufgehoben	2.3
Fuyens – Massonnens	aufgehoben	1.6
Le Mouret – St. Silvestre	aufgehoben	1.5
St. Wolfgang – Düdingen	aufgehoben	2.3
Total		+ 10

5 KOMMENTARE ZU DEN SCHLUSSBESTIMMUNGEN

5.1 Einleitung

Der Gesetzesentwurf führt das Strassengesetz und das Verkehrsgesetz zusammen, ausgehend davon sollen beide Gesetze aufgehoben werden. Dasselbe gilt für das Gesetz vom 14. Februar 1961 zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, das im Hinblick auf die umfassende Bundesgesetzgebung zu diesem Thema obsolet geworden ist.

Was die Änderungsbestimmungen betrifft, sind allgemein gesprochen terminologische Anpassungen in einer Reihe von Gesetzen notwendig. Dazu gehört der Verweis auf das Mobilitätsgesetz anstelle des Strassengesetzes und das Ersetzen von Verweisen auf Strassen durch Mobilitätsinfrastrukturen oder Mobilitätsrouten.

Der Begriff (öffentlicher) Fussweg wird aus dem Freiburger Recht entfernt. In der Tat umfasst der Weg, wie im Gesetzentwurf definiert, diese Realität. «Öffentlicher Weg» wird durch «öffentlicher Durchgang» ersetzt, wenn es sich dabei um eine Route und nicht eine Infrastruktur handelt.

Wichtige Änderungen werden im Folgenden kommentiert.

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

Der Artikel 4 dieses Gesetzes, das am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, wird in den Artikel 113 des Gesetzesentwurfs verschoben, da letzterer alle Regelungen zur Mobilität zusammenfassen soll.

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

Art. 34 Herrenlose Sachen (ZGB 658, 664)

Absatz 1 enthält eine wichtige Änderung, die sich in Artikel 4 ÖSG wiederfindet, indem er vorsieht, dass herrenlose Sachen nicht mehr ins Eigentum des Staates, sondern in das der Gemeinden übergehen. Gemeinden, welche die lokalen Gegebenheiten besser kennen, sind besser als der Staat in der Lage, sich um herrenlose Sachen zu kümmern. Dies ist ein wiederkehrendes Problem im Zusammenhang mit privaten Strassen, die aufgegeben werden. In den Absätzen 2 und 3 wird das Verfahren festgelegt. Absatz 4, der sich an das Recht des Kantons Wallis anlehnt, soll verhindern, dass Gemeinden für Mängel haften müssen, die sie nicht verursacht haben.

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

Der derzeitige Artikel 17 SchG wird um einen Absatz 2a und um einen Artikel 17a ergänzt.

Der neue Absatz 2a des Artikels 17 bildet die Verpflichtung der Gemeinden ab, die vorhandenen infrastrukturellen Möglichkeiten in Betracht zu ziehen und diese im Rahmen der Organisation des Schülertransports wo erforderlich auszubauen. Unter «Infrastrukturen» werden Mobilitätsinfrastrukturen nach Artikel 10 des Gesetzesentwurfs verstanden und im Besonderen Infrastrukturen, die dem öffentlichen Verkehr zugeordnet sind. Letztere müssen so ausgelegt sein, dass sie auch die Schülerinnen und Schüler aufnehmen können, welche Schultransporte nutzen.

Art. 17a Schulweg

Absatz 1 konkretisiert die von der Rechtsprechung auf der Grundlage von Artikel 18 KV (Gewährleistung auf unentgeltlichen Grundschulunterricht) entwickelte Forderung, wonach der Schulweg kein unzumutbares Hindernis für den Schulbesuch darstellen darf, indem er übermässig lang oder gefährlich ist. A contrario, besteht eine übermässige Gefahr, unternimmt die Gemeinde die erforderlichen baulichen und organisatorischen Massnahmen oder organisiert andernfalls einen kostenlosen Schülertransport (öffentlicher Verkehr, Sammeltransport oder Entschädigung der Eltern gemäss SchR). Die Sache ist so zu verstehen, um die Schule zugänglich zu machen und das verfassungsmässige Recht auf einen unentgeltlichen Grundschulunterricht zu respektieren.

Die Fachdokumentation 2.262 der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) unterscheidet zwischen baulichen und organisatorischen Massnahmen.

Der Begriff «Fussgängerinnen- und Fussgängerverkehr» ist Artikel 14 Abs. 1 SchG entnommen, weil bei der Beurteilung des Schulwegs nicht die Gefährdung von Schulkindern im Besonderen, sondern von Fussgängerinnen und Fussgängern im Allgemeinen zugrunde gelegt werden soll.

5.5 Gesetz über Beiträge an Schulbauten für den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule vom 11. Oktober 2005 (SGF 414.4)

Artikel 8 Abs. 2 macht deutlich, wie wichtig es ist, über die Schulmobilität bereits bei der Planung der schulischen Einrichtungen nachzudenken und nicht erst bei deren Inbetriebnahme. Absatz 3 verlangt aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht in allen Fällen die Erstellung eines Plans für die Schulmobilität, sondern nur dann, wenn dies notwendig erscheint. Ein Plan für die Schulmobilität ermöglicht es, die von Schulen generierten Fahrten umfassend zu gestalten und Lösungen vorzuschlagen, die alle identifizierten Probleme berücksichtigen. Er wird von der bfu empfohlen und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Der Staat kann seinen finanziellen Beitrag von der Erstellung eines Mobilitätsplans abhängig machen, wenn er dies für erforderlich hält.

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

Die Änderungen in Artikel 5 präzisieren, in Ausführung des SVG, die Kompetenzen der RUBD in Sachen Verkehr und Strassensignalisierung. Es wird bestimmt, dass die RUBD diese teilweise oder vollständig an diejenigen Gemeinden delegieren kann, die über einen technischen Dienst verfügen und einen entsprechenden Antrag stellen. Diese Regelung der Delegation der Zuständigkeit wurde aus der Praxis übernommen. Damit behält der Staat den Überblick über alle Signalisierungsmassnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, die auf dem Gebiet des Kantons Freiburg getroffen werden, unabhängig vom Eigentum an der Mobilitätsinfrastruktur. Dies begrenzt das Risiko, dass unangemessene Massnahmen ergriffen werden oder Massnahmen, welche die Verkehrskohärenz untergraben, insbesondere durch mangelnde Zuständigkeit oder aufgrund von Druck aus der Bevölkerung.

Die Änderungen in Artikel 7 verdeutlichen, was das SVG betrifft, die Zuständigkeiten der Polizei.

Artikel 10b schafft im kantonalen Recht eine gesetzliche Grundlage für den Beschluss vom 24. August 1993 über die Verkehrserziehung in der Schule (SGF 411.0.71).

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

Da es sich bei den Bauwerken für die konzessionierte Schifffahrt um Mobilitätsinfrastrukturen handelt, werden die entsprechenden Bestimmungen in den Gesetzesentwurf verschoben. Sie werden in die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs integriert und werden in der beispielhaften Liste in Artikel 32 des Gesetzesentwurfs unter der allgemeineren Überschrift «Hafenanlagen, Wasserwege und ihre Anlagen» aufgeführt. Die besonderen Bestimmungen, insbesondere die Vorbehalte in Artikel 37 Abs. 3 und 4 des GewG, sind in Artikel 92 des Gesetzesentwurfs aufgeführt. Die Absätze 1 und 2 von Artikel 37 GewG werden angepasst und im Hinblick auf die Instandhaltung in Artikel 75 aufgenommen. Im Übrigen gelten die Bauvorschriften, die Regelungen über die Finanzierung und die Instandhaltung der Infrastrukturen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Sie ähneln den im GewG gestrichenen Regelungen, insbesondere insofern, als sie die Anwendung des Kriteriums des Interesses an einer Aufteilung der Kosten zwischen mehreren Beteiligten vorsehen.

5.8 Gesetz vom 30. Mai 1990 über die Bodenverbesserungen (BVG; SGF 917.1)

Der neue Absatz 4 des Art. 18a BVG ist das Gegenstück zu Art. 2 Abs. 3 im Gesetzesentwurf und soll die Grenze zwischen den jeweiligen Anwendungsbereichen dieser beiden Gesetze klarstellen.

Mit den Änderungen der Artikel 95, 96 und 157 BVG soll die Definition des Status von Strassen, die der Bodenverbesserung dienen nach der Güterzusammenlegung an die neuen Gegebenheiten des Gesetzesentwurfs angepasst werden, in dem insbesondere die Entscheidung über die Nutzung oder Stilllegung zum Gemeingebrauch abgeschafft wird. Sie nehmen den Körperschaften und Gemeinden keine Zuständigkeiten weg.

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

Besonders gekennzeichnete Strecken im Sinne von Artikel 30 WSG, die vom Amt für Wald und Natur auf der Grundlage von Artikel 31 WSG genehmigt wurden, sind offizielle Freizeittrouten im Sinne des Gesetzesentwurfs und müssen daher in den Netzplan für offizielle Freizeittrouten (Reitwege) aufgenommen werden. Auch die Wege der sanften Mobilität, die sie benutzen, unterliegen den Regelungen des Entwurfs.

5.10 Gesetz vom 6. November 1986 über die Reklamen (RekG; SGF 941.2)

Zunächst war vorgesehen, die Regelungen für die Werbung im Strassenverkehr in den Gesetzesentwurf aufzunehmen, aber es stellte sich heraus, dass dies eine Überarbeitung des Gesetzes vom 6. November 1986 über die Reklamen erfordert hätte, was ausserhalb des Rahmens des Gesetzesentwurfs lag. In der Zwischenzeit wird jedoch die Gelegenheit genutzt, eine Vereinfachung des anwendbaren Verfahrens vorzuschlagen, das für alle Reklamen gilt, für die eine Baubewilligung erforderlich ist.

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

Die Entscheidung, alle Regelungen zur Mobilität in einem Gesetz zusammenzufassen, bedeutet, dass die Regelungen zu Wanderwegen und Radtourismus aus dem Gesetz über den Tourismus herausgenommen werden. Eine Ausnahme gilt für die Förderung von Wanderwegen, die unter das Tourismusgesetz fällt. Auch die Zuständigkeit und Finanzierung dieser Aufgabe bleibt im Tourismusgesetz geregelt. Es ist zu beachten, dass derzeit eine Totalrevision des Gesetzes im Gange ist und die Abstimmung dazu bereits erfolgte.

5.12 Referendum und Inkrafttreten

In Übereinstimmung mit Art. 149 GRG enthalten die Erlasse des Grossen Rates eine Schlussklausel, in der ausdrücklich erwähnt wird, ob sie dem Referendum unterliegen oder nicht, und wenn ja, um welche Art von Referendum oder welche Arten von Referenden es sich handelt.

Gemäss Artikel 46 KV handelt es sich dabei um das fakultative Gesetzesreferendum.

Gemäss Artikel 45 Abs. 1 Bst. b KV unterliegen die Erlasse des Grossen Rates, die eine neue Nettoausgabe zur Folge haben, die 1 % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigt, dem obligatorischen Finanzreferendum. Gemäss Artikel 46 Abs. 1 Bst. b KV unterliegen Erlasse des Grossen Rates, die eine neue Nettoausgabe zur Folge haben, die ¼ % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigt, oder die Studienkredite von regionaler oder kantonaler Bedeutung be-

treffen, dem fakultativen Finanzreferendum. Gemäss der Verordnung vom 15. Juni 2021 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) beträgt 1 % der letzten Staatsrechnung 40'705'699 Franken und $\frac{1}{4}$ % 10'176'425 Franken.

Gemäss Artikel 25 FHG können die Ausgaben, die dem Finanzreferendum gemäss Artikel 45 und 46 KV unterliegen, einmalig oder wiederkehrend sein. Im zweiten Fall entspricht der massgebliche Betrag dem Gesamtbetrag der für die ersten fünf Jahre der Geltungsdauer des Gesetzes veranschlagten Kosten (Art. 25 Abs. 2 FHG).

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs werden in Kapitel 6 erörtert, aus dem hervorgeht, dass die zusätzlichen Kosten für den Staat etwa 5 Millionen Franken pro Jahr betragen. Einige der Kosten sind als einmalige Kosten zu betrachten. Diese wurden auf einen Zeitraum von 20 Jahren bzw. 8 Jahren verteilt, um einen Gesamtvergleich der Kosten zu ermöglichen. Für die Berechnung der neuen Nettoausgaben, die zu einem Finanzreferendum führen, müssen jedoch die beiden Arten von Ausgaben (einmalige und wiederkehrende) unterschieden werden. Es handelt sich dabei um die folgenden wiederkehrenden Ausgaben: die Beteiligung an städtebaulichen Objekten von kantonalem Interesse (Art. 167 Abs. 2; 500 000), die Beteiligung an der Entwicklung von Ortsdurchfahrten (Art. 167 Abs. 4, 500 000), die Aktualisierung des Plans des Kantonsstrassennetzes (Art. 174; 500 000 Franken), die Subventionierung von Projekten zur ökologischen und geteilten Mobilität (Art. 163; 100 000 Franken) und innovative Projekte (Art. 164 Abs. 2; 100 000 Franken), die Finanzierung von Studien zum Bau und Ausbau der Bahninfrastruktur, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden (Art. 176 Abs. 1 Bst. a; 200 000 Franken), die Erweiterung der Versuchslinien (Art. 185; 50 000 Franken), die Investitionshilfen für Pilotprojekte (Art. 188 Abs. 1 Bst. d; 50 000 Franken) und Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung (Art. 188 Abs. 1 Bst. f; 100 000 Franken). Die Beschreibung der einzelnen Ausgaben ist in den Kapiteln 6.1.1 und 6.1.2 unten vorzufinden. Die gesamten wiederkehrenden Ausgaben belaufen sich auf 2 100 000 Franken. Über die fünf Jahre der Anwendung des Gesetzes belaufen sie sich auf 10 500 000 Franken.

Zu den einmaligen Ausgaben gehören: die Finanzierung der kantonalen Velowege (Art. 171, 7 000 000 Franken), die Finanzierung der Infrastrukturen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, die ein Bestandteil der Strasse sind (Art. 174, 32 000 000 Franken) und die Abschaffung der Beteiligung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (1 300 000 Franken). Die gesamten einmaligen Ausgaben belaufen sich auf 40 300 000 Franken.

Das durch den Gesetzesentwurf resultierende neue Total der Ausgaben beläuft sich somit auf 50 800 000 Franken.

Das Gesetz sieht jedoch auch Einnahmen für den Staat vor (siehe 6.1.3). Die Beteiligung der Gemeinden am kantonalen Anteil am Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) wird von 13,78 % auf 50 % erhöht, was zu Mehreinnahmen des Staates von 5 914 150 Franken führt. Zudem wird die Beteiligung der Gemeinden am kantonalen Anteil am regionalen Personenverkehr von 45 % auf 50 % erhöht, was einer Erhöhung der Staatseinnahmen von 2 197 600 Franken entspricht. Da es sich auch hier um einen jährlichen Betrag handelt, sollte er analog zu den wiederkehrenden Ausgaben über fünf Jahre berechnet werden. Die Gesamteinnahmen belaufen sich somit auf 40 558 750 Franken.

Da die Einnahmen aus demselben Gesetz stammen, wie die zusätzlichen Ausgaben, und zwischen beiden ein enger sachlicher Zusammenhang besteht, müssen sie von den neuen Gesamtausgaben abgezogen werden, um den Betrag der neuen Nettoausgaben im Sinne der Artikel 45 und 56 der Verfassung des Kantons Freiburg zu erhalten. Die neuen Nettoausgaben, die sich aus dem Gesetzesentwurf ergeben, belaufen sich somit auf 10 241 250 Franken. Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt deshalb dem fakultativen Finanzreferendum.

Mit den finanziellen Auswirkungen des Gesetzes, wie es mit dessen Botschaft an den Grossen Rat überwiesen wurde, unterliegt der Gesetzesentwurf nicht dem obligatorischen Finanzreferendum. Dies wäre jedoch der Fall, wenn der Grosse Rat die finanzielle Abgeltung der Mehrkosten reduzieren würde, was zu einer entsprechenden Anpassung der Referendums Klausel im Gesetzesentwurf führen würde.

6 KONSEQUENZEN

6.1 Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen

Bei der Prüfung der Auswirkungen des Gesetzesentwurf auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und der allgemeinen finanziellen Folgen sind drei Elemente zu unterscheiden:

- > **Änderungen in den Verantwortlichkeiten für die Finanzierung öffentlicher Aufgaben** (siehe Kapitel 6.1.1 weiter unten). Einige Aufgaben, die derzeit von den Gemeinden allein oder gemeinsam mit dem Staat finanziert werden, werden in Zukunft vom Staat oder mit einem anderen Verteilschlüssel finanziert. So beteiligt sich der Staat beispielsweise an den Bau- und Ausbaukosten städtebauliche Objekte, die für das einwandfreie Funktionieren der Kantonsstrasse erforderlich sind (Art. 167 Abs. 2), die in diesem Fall nicht mehr vollständig von den Gemeinden getragen werden. Die Bedingungen und Konditionen für diese staatliche Beteiligung, insbesondere der Prozentsatz, werden im Ausführungsreglement festgelegt.
- > **Zusätzliche Kosten, die durch das Projekt aufgrund neuer Dienstleistungen oder der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe auf eine neue Art und Weise entstehen** (Kapitel 6.1.2 unten). Dabei handelt es sich um neue Ausgaben im Sinne von Artikel 23 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG; SGF 610.1), darunter z. B. die Erweiterung der Versuchslinien und -dienstleistungen (Art. 185).
- > **Kompensation der finanziellen Folgen des Gesetzesentwurfs durch neue Einnahmen** (siehe Kapitel 6.1.3). Es werden fünf Optionen vorgeschlagen, von denen einige es ermöglichen, die finanziellen Folgen für den Staat auszugleichen und andere es ermöglichen, zwischen dem Staat und den Gemeinden ein finanzielles Gleichgewicht wiederherzustellen. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wurde beschlossen, den Beteiligungssatz der Gemeinden am Bahninfrastrukturfonds des Bundes und am regionalen Personenverkehr zu ändern (siehe Abschnitt 6.3 des Gesetzes).

6.1.1 Änderung der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden

Die vorgeschlagenen Änderungen bei bestimmten Aufgaben und deren Finanzierung bringen Mehrbelastungen für den Staat mit sich, denen Minderbelastungen für die Gemeinden gegenüberstehen. Es handelt sich um folgende Änderungen:

- > Beteiligung an den unverzichtbaren Objekten mit städtebaulichem Charakter: Gemäss Art. 167 Abs. 2 beteiligt sich der Staat in Anwendung des Grundsatzes «Wer bestellt, bezahlt» an den Kosten der Objekte mit städtebaulichem Charakter für Kantonsstrassen. Sobald ein Objekt als unentbehrlich für den ordnungsgemässen Betrieb der Kantonsstrasse betrachtet wird, verliert es seinen örtlichen Charakter. Der Beitrag des Staates deckt den Bau und den Ausbau sowie den baulichen Unterhalt (Art. 70 Abs. 2) ab.
- > Beteiligung an verkehrs- oder geschwindigkeitsberuhigenden Massnahmen im Verhältnis zum Durchgangsverkehr: Gemäss Artikel 167 Abs. 4 beteiligt sich der Staat an Massnahmen zur Förderung der Nutzung von Ortsdurchfahrten (VALTRALOC-Projekte) nach Massgabe des Durchgangsverkehrs, da dieser, soweit er überregional und regional ist, in die Zuständigkeit der entsprechenden staatlichen Ebene fällt. Die Bedingungen und Konditionen zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.
- > Finanzierung der kantonalen Velowege: Gemäss Artikel 171 Abs. 1 und 172 ist der Staat verantwortlich für den Bau, Ausbau und die Finanzierung von Velowegen auf und entlang von Kantonsstrassen und für gemischt genutzte Velowege ausserhalb von Ortschaften. Es handelt sich um eine Aufgabenänderung, indem der Staat nicht mehr nur Radstreifen und -wege auf und entlang von Kantonsstrassen (Art. 46 StrG) sowie nicht an die Kantonsstrasse angrenzende Radwege als Ausweichrouten zu denselben (Art. 54a Abs. 2 StrG) finanziert, sondern alle im Velowegnetzplan als kantonal bezeichneten Velowege, unabhängig von deren Eigentumsverhältnissen. Die Kosten für die Umsetzung des aktuellen Sachplans Velo über dessen 20-jährige Laufzeit werden auf ungefähr 157 Mio. Franken geschätzt. Der Anteil der zu bauenden Velowege, die derzeit auf Gemeindestrassen liegen und nun zu kantonalen Velowegen werden, beträgt 7 Millionen Franken (enthält nicht die Infrastrukturelemente, die bereits durch das Dekret vom 25. Juni 2021 über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für einen finanziellen Beitrag zum Ausbau der TransAgglo und der grünen Verbindung finanziert wurden). Es handelt sich um einmalige Kosten. Verteilt man diese Kosten jedoch auf einen Zeitraum von 20 Jahren, um einen Vergleich der finanziellen Auswirkungen für den Staat und die Gemeinden zu ermöglichen, und berücksichtigt man, dass in Zukunft weitere, noch nicht in der Planung enthaltene kantonale Radwege gebaut werden, so ergeben sich jährliche Kosten pro Jahr von 350 000 Franken.
- > Finanzierung der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Infrastrukturen als Bestandteil der Strasse: Gemäss Artikel 174 ist der Staat als Besteller der Angebote des öffentlichen Verkehrs nun grundsätzlich für den Bau, den Ausbau und die Finanzierung von Bushaltestellen und Busstreifen, die einen Bestandteil der Strasse darstellen, zuständig. Bestellt der Staat ein Angebot gemeinsam mit dem Bund oder einem anderen öffentlichen Gemeinwesen, gilt der Staat als Besteller.

Ungefähr 717 Bushaltestellen befinden sich an und auf Gemeindestrassen. Die Kosten für die Anpassung einiger dieser Bushaltestellen an die Anforderungen des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen werden auf 26 Millionen Franken geschätzt. Es sind dies einmalige Kosten. Verteilt man diese Kosten jedoch auf einen Umsetzungszeitraum von 20 Jahren, um einen Vergleich der finanziellen Gesamtbelastung für den Staat und die Gemeinden zu ermöglichen, so belaufen sich die jährlichen Kosten auf 1 300 000 pro Jahr.

Was die Busstreifen betrifft, so kann für den Agglomerationsplan der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg ein Betrag von 6 Millionen Franken gesprochen werden. Es handelt sich um einmalige Kosten. Verteilt man diese Kosten jedoch auf einen Zeitraum von acht Jahren, um einen Vergleich der finanziellen Gesamtbelastung für den Staat und die Gemeinden zu ermöglichen, und berücksichtigt man, dass nach acht Jahren weitere Buslinien gebaut werden, belaufen sich die jährlichen Kosten auf 750 000 Franken pro Jahr.

- > Aktualisierung des Plans des Kantonsstrassennetzes: Gemäss Artikel 205 führt die Aktualisierung des Plans des Kantonsstrassennetzes, um diesen in Übereinstimmung mit den neuen Kriterien des neuen Gesetzes zu bringen, dazu, dass 10 zusätzliche Strassenkilometer als Kantonsstrasse eingestuft werden. Es handelt sich dabei nicht um eine Aufgabenänderung an sich, sondern vielmehr um eine Aktualisierung, die zusätzlichen Kosten für den Staat sind jedoch beachtenswert. Die Unterhaltskosten für einen Kilometer Kantonsstrasse belaufen sich auf 50 000 Franken, die Summe beträgt 500 000 Franken für 10 km.

Insgesamt hat die Änderung der Aufgaben folgende Auswirkungen für den Staat und die Gemeinden:

Änderungen in der Finanzierung der Aufgaben			
Artikel Nr.	Gegenstand	Finanzielle Folgen für den Staat	Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden
167 Abs. 2	Objekte mit städtebaulichem Charakter von kantonalem Interesse	+ 500 000	- 500 000
167 Abs. 4	Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	+ 500 000	- 500 000
171	Kantonale Velowege	+ 350 0000	- 350 0000
174	Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs als Bestandteil der Strasse	+ 2 050 000	- 2 050 000
205	Aktualisierung des Plans des Kantonsstrassennetzes:	500 000	- 500 000
Total		+ 3 900 000	- 3 900 000

6.1.2 Neue Ausgaben

Das neue Gesetz führt neue gesetzliche Grundlagen für staatliche Subventionen für verschiedene Projekte und Massnahmen ein, die im Einklang mit den Zielen des Gesetzes stehen. Dies sind zum grossen Teil potestative gesetzliche Grundlagen, die vom Willen des Staates und den budgetären Beschränkungen der finanziellen Ressourcen abhängen, aber dennoch zusätzliche Kosten verursachen könnten. Es handelt sich um folgende Finanzhilfen:

- > Umweltfreundliche und geteilte Mobilität: Gemäss Artikel 163 kann der Staat die umweltfreundliche und geteilte Mobilität, das Hauptziel des neuen Gesetzes, fördern, indem er weniger umweltschädliche Energie und die geteilte Mobilität fördert. Gemäss einer jährlichen Schätzung könnte dieser Betrag etwa 100 000 Franken betragen.
- > Innovation und Mobilität: Gemäss Artikel 164 kann der Staat Innovationen in der Mobilität unterstützen. Dies kann die Verbesserung der Nutzung von Rohstoffen, Recycling oder die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft und autonomer Verkehrsmittel beinhalten. Gemäss einer jährlichen Schätzung könnte dieser Betrag etwa 100 000 Franken betragen. Gemäss Artikel 176 Bst. a und b kann sich der Staat an Studien im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Bahninfrastrukturanlagen, die von Bundesleistungen gemäss Eisenbahngesetz des Bundes ausgeschlossen sind, beteiligen. Die jährlichen Ausgaben werden auf 200 000 Franken geschätzt.
- > Personenverkehr von kantonalem Interesse: Gemäss Artikel 151 kann der Staat selbst für den Personenverkehr von kantonalem Interesse örtliche Personenverkehrslinien bestellen, z. B. Tramlinien. Gemäss Artikel 183 Abs. 2 werden 50 % vom Staat und 50 % von den Gemeinden finanziert. Mangels eines aktuellen konkreten Projekts im Kanton kann kein Betrag für die Beteiligung an lokalen Verkehrslinien auf eigenen Trassen formuliert werden.
- > Erweiterung des Umfangs von neuen Linien oder Leistungen: Nach Artikel 185 kann der Staat den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen finanziellen Beitrag von bis 30 % für neue Linien oder Versuchslinien über einen Zeitraum von vier Jahren (gegenüber drei Jahren gemäss Art. 40 VG) gewähren. Der jährliche Betrag für die Erweiterung dieses Rahmens wird auf 50 000 Franken geschätzt.
- > Pilotprojekte: Gemäss Artikel 188 Abs. 1 Bst d kann der Staat Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen finanziellen Beitrag für Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 50 000 Franken geschätzt.
- > Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung: Gemäss Artikel 188 Abs. 1 Bst. f kann der Staat Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionshilfen für Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 100 000 Franken geschätzt.
- > Beteiligung von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs am Bau von Bushaltestellen: Gemäss Artikel 55 Abs. 2 StrG und Artikel 42 beteiligen sich die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit 20 % an den Kosten für den Bau von Bushaltestellen an Kantonsstrassen. Diese Bestimmung wurde als obsolet erachtet und nicht in den

Gesetzentwurf aufgenommen. Während der Vernehmlassung kam der Vorschlag für die Option, eine jährliche Abgabe für die Bedienung von Bushaltestellen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einzuführen. Die Mehrheit der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung sprach sich gegen diese Option aus. Der aufgrund des Dekrets über die die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Anpassung der Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen an die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen geschätzte Betrag beläuft sich auf 1.3 Millionen Franken. Es handelt sich um einmalige Kosten. Wird dieser Betrag jedoch über einen Zeitraum von 20 Jahren verteilt, um eine einheitliche Übersicht über die neuen Ausgaben zu ermöglichen, und im Hinblick auf die künftigen laufenden Instandhaltungskosten, belaufen sich die jährlichen Kosten auf 65 000 Franken pro Jahr

Insgesamt lauten die neuen Ausgaben, die der Staat zu tragen hat, wie folgt:

Neue Ausgaben		
Artikel Nr.	Gegenstand	Jährliche Schätzung
163	Umweltfreundliche und geteilte Mobilität	100 000
164	Innovation im Bereich Mobilität	100 000
176 Bst. a	Studien zum Bau und Ausbau der Bahninfrastruktur, die nicht vom Bund finanziert werden	200 000
151 Abs. 2	Linien des Lokalverkehrs auf eigenen Trassen	-
185	Erweiterung des Rahmens für neue Linien und Leistungen	50 000
188 Abs. 1 Bst. d	Investitionshilfe für Pilotprojekte	50 000
188 Ab. 1 Bst. f	Investitionshilfe für Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung.	100 000
-	Abschaffung der Beteiligung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs	65 000
Total		665'000

6.1.3 Finanzausgleich

Der Gesetzesentwurf führt zu einer jährlichen Mehrbelastung des Staates von ungefähr 5 Millionen Franken. Die Gemeinden werden um einen jährlichen Betrag von ca. 4 Millionen Franken entlastet,

Es wurden mehrere Optionen für Kompensationsmöglichkeiten bewertet und in die Vernehmlassung gegeben, um die finanziellen Folgen für den Staat zu kompensieren und bei einigen davon gemäss einem der Ziele des Gesetzesentwurfs (Art. 1 Abs. 2 Buchst. f: eine ausgewogene und effiziente Verteilung der Kosten und Aufgaben zwischen Staat und Gemeinden sicherzustellen) auch das finanzielle Gleichgewicht zwischen Staat und Gemeinden wiederherzustellen.

Es handelte sich dabei um die folgenden Optionen:

- > Die erste Option betraf zusätzliche Einnahmen in Form einer «Benutzungsgebühr», die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für die Bedienung einer Bushaltestelle zu entrichten haben. Diese Option wurde von der Mehrheit der an der Vernehmlassung Beteiligten abgelehnt und daher nicht weiterverfolgt.
- > Die zweite Option betraf zusätzliche Steuereinnahmen in Form einer Deckelung der Steuerabzüge für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort auf 3000 Franken, wie sie für die direkte Bundessteuer vorgesehen ist, die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung waren zwiespältig. Insbesondere äusserte der COPIL Vorbehalte angesichts der Tatsache, dass eine Obergrenze von 15 000 Franken kürzlich vom Grossen Rat abgelehnt worden war ((2017-GC-177 Morand Jacques und Steiert Thierry - Änderung des Gesetzes über die direkten Kantonssteuern (DStG) - Deckelung der Pendlerabzüge (Art. 27 DStG)). Diese Option wurde deshalb verworfen.
- > Die dritte Option betraf zusätzliche Einnahmen in Form von Parkabgaben für grosse Verkehrserzeuger (z. B. Einkaufszentren). Das Feedback aus der Vernehmlassung zu dieser Option war recht positiv. Diese Option wurde nicht beibehalten, und zwar aufgrund der für bestimmte Wirtschaftssektoren schwierigen Periode ausgehend von der Gesundheitskrise.
- > Die vierte Option betraf die Integration des Gesetzesentwurfs in das erste Paket des Projekts zur Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden (DETTEC). Diese Option gab hinsichtlich der Angleichung der Agenden der beiden Projekte und der Gefahr, dass das eine das andere verzögert, Anlass zu vielen Kommentaren. Diese Option wurde deshalb verworfen.

Angesichts der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung zu diesen Optionen wurde eine neue Option gewählt, um die wichtigen Folgen der Änderung der Aufgabenteilung zwischen dem Staat und den Gemeinden bzw. der vom Staat übernommenen Aufgaben neu zu gewichten. Einerseits wird der Anteil der Gemeinden am kantonalen Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) von 13,78 % auf 50 % erhöht (Art. 175 Abs. 2) und andererseits erfolgt eine Erhöhung der Beteiligung der Gemeinden am kantonalen Beitrag zum regionalen Personenverkehr von 45 % auf 50 % (Art. 183 Abs. 2).

Der kantonale Anteil am BIF betrug im Jahr 2020 16 328 410 Franken. Bei der aktuellen Verteilung gemäss Art. 37a Abs. 1 VG betrug der Anteil des Staates 14 078 355 Franken (86,22 %) und der der Gemeinden 2 250 055 Franken (13,78 %). Die Änderung der Beteiligung, die Hälfte des kantonalen Anteils geht zulasten der Gemeinden, würde zu einer Erhöhung der Beteiligung der Gemeinde um 5 914 150 Franken führen und damit die Belastung des Staates um 5 914 150 Franken reduzieren. Es ist zu beachten, dass der vorläufige Betrag für 2022 17,5 Millionen Franken beträgt.

Gemäss Haushaltsvoranschlag 2021 beträgt der jährliche Anteil des Kantons am regionalen Personenverkehr 43 952 000 Franken (gerundet). Bei der Verteilung gemäss geltendem Art. 41a Abs. 1 VG beträgt der Anteil des Staates 24 173 600 Franken (55 %) und der Anteil der Gemeinden 19 778 400 Franken (45 %). Eine Erhöhung des Gemeindeanteils auf 50 % würde zu einer Erhöhung des Gemeindebeitrags von 2 197 600 Franken führen und somit die Belastung des Staates um 2 197 600 reduzieren.

Die Erhöhung dieser zwei Sätze ist einerseits durch die verschiedenen Aufgaben gerechtfertigt, die im Rahmen eines umfassenden und kohärenten Mobilitätsnetzwerkkonzepts vom Staat übernommen wurden und nun in dessen Verantwortung liegen. Auf der anderen Seite kommen die Vorteile des BIF sowie des regionalen Personenverkehrsangebots sowohl dem Staat als auch den Gemeinden zugute. Es ist daher angebracht, alle öffentlichen Gemeinwesen einzubeziehen. Dank dieser Anpassung wird der vorliegende Gesetzesentwurf in finanzieller Hinsicht «neutral» ausfallen.

6.2 Auswirkungen auf das Staatspersonal

Es wird erwartet, dass der Gesetzesentwurf nur einen begrenzten Einfluss auf die Mitarbeiterzahl haben wird. Der Gesetzesentwurf weist dem Staat fünf neue Aufgaben zu: den Bau und den Unterhalt von Objekten städtebaulicher Art, die durch die Verkehrsentwicklung auf der Kantonsstrasse notwendig geworden sind (Art. 167 Abs. 2), die Planung, den Ausbau und den Unterhalt von kantonalen Velowegen (Art. 171), den Unterhalt der zusätzlichen 10 km Kantonsstrassen gemäss Änderung des Kantonsstrassennetzes (Art. 205) und die Planung der öffentlichen Mobilitätsinfrastruktur, die Teil einer Strasse ist (Art. 174). Die Bewilligung und Überwachung von Taxidienstleistungen und Limousinenservices wird durch Gebühren abgedeckt (Art. 208). In anderen Fällen werden bestehende Aufgaben erweitert. Es ist daher schwierig, ihren Einfluss auf den Personalbedarf abzuschätzen.

6.3 Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

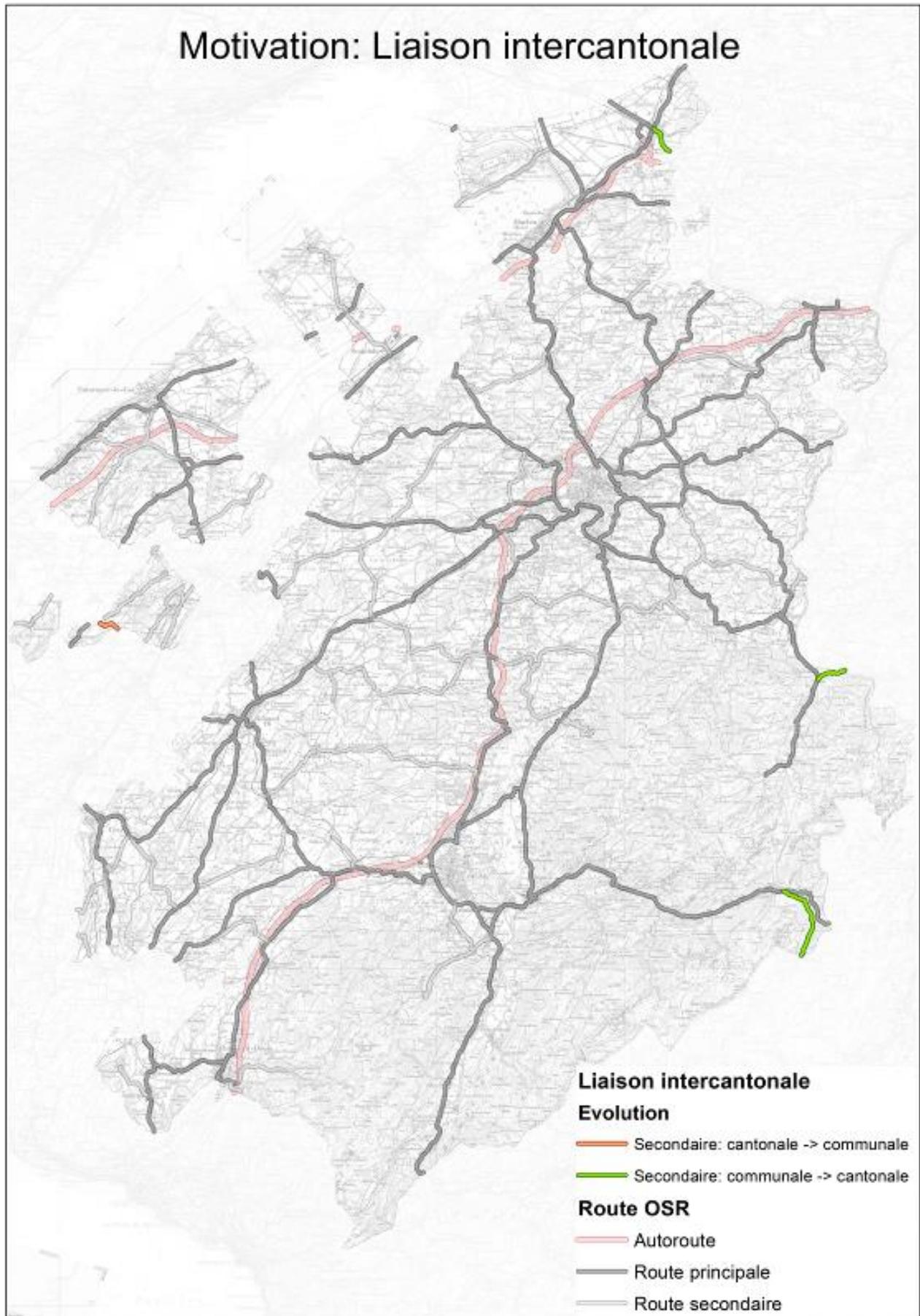
Der Gesetzesentwurf wurde im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung evaluiert. Es wurden viele Kriterien bewertet und es wurde festgestellt, dass der Gesetzesentwurf einen positiven Effekt auf die nachhaltige Entwicklung hat, und zwar in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht. Insbesondere wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, ein gutes Gleichgewicht zwischen einem Netz von Mobilitätsinfrastrukturanlagen, das den Bedarf deckt, aber nicht zu einer ungezügelter Entwicklung führt, und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Raums zu finden. Um das Hauptziel des Gesetzes, die Erreichung einer nachhaltigeren Mobilität, besser zu erreichen, wurden anlässlich der Vernehmlassung eine Reihe von Verbesserungen vorgeschlagen, die in den Gesetzesentwurf (bzw. in das Ausführungsreglement) oder in die Botschaft aufgenommen wurden, da sie nicht in gesetzlicher Form formuliert werden konnten. Dazu gehören insbesondere: der Einsatz energieeffizienter Bautechniken, die Verwendung recycelter Materialien, die Förderung geteilter Mobilität, eine bessere Zugänglichkeit, die Berücksichtigung sich ändernder Klimaszenarien und die stärkere Beachtung der Biodiversität.

6.4 Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung

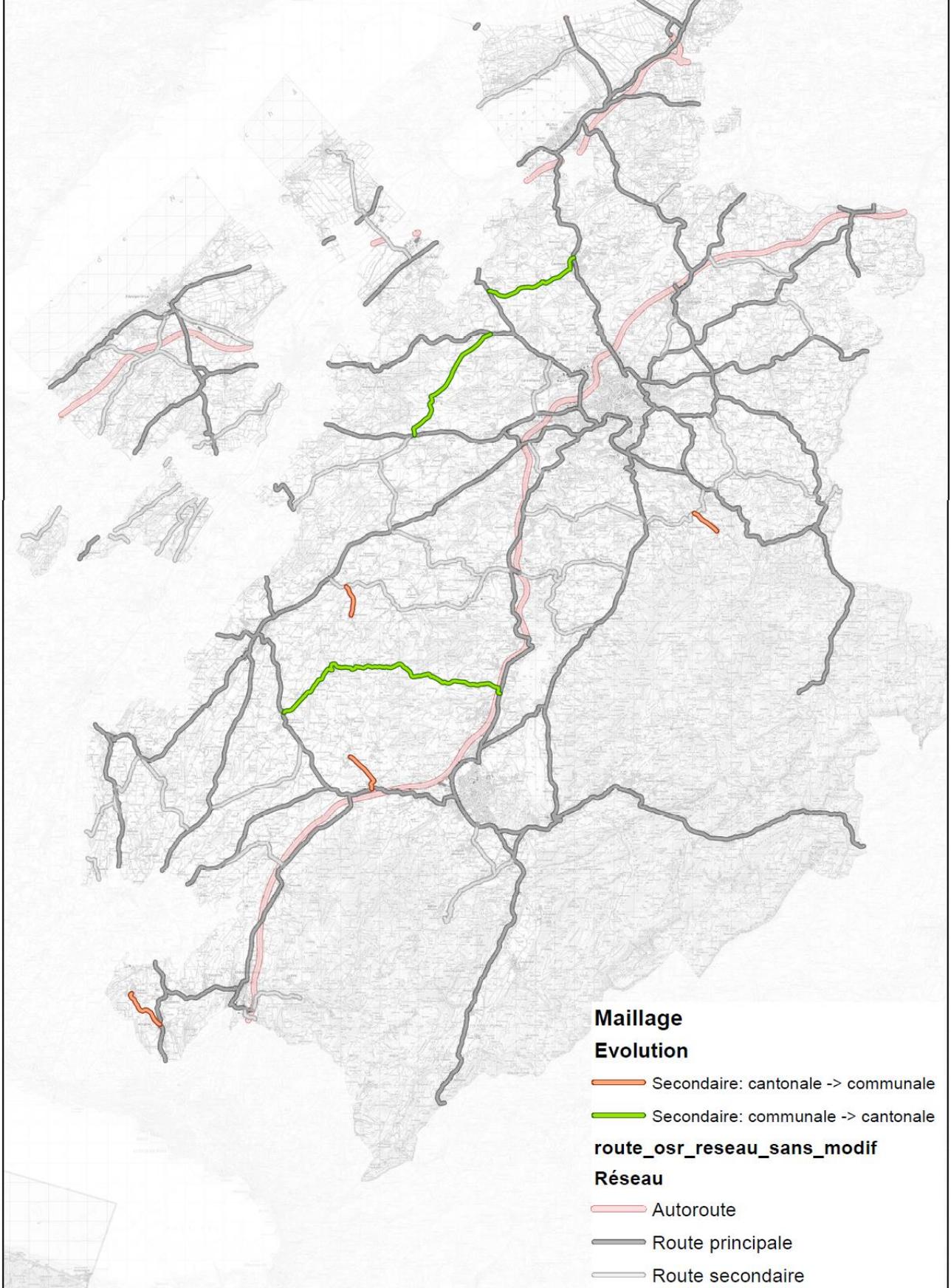
Der Gesetzesentwurf ist mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg konform und ist mit dem europäischen Recht vereinbar.

ANHÄNGE

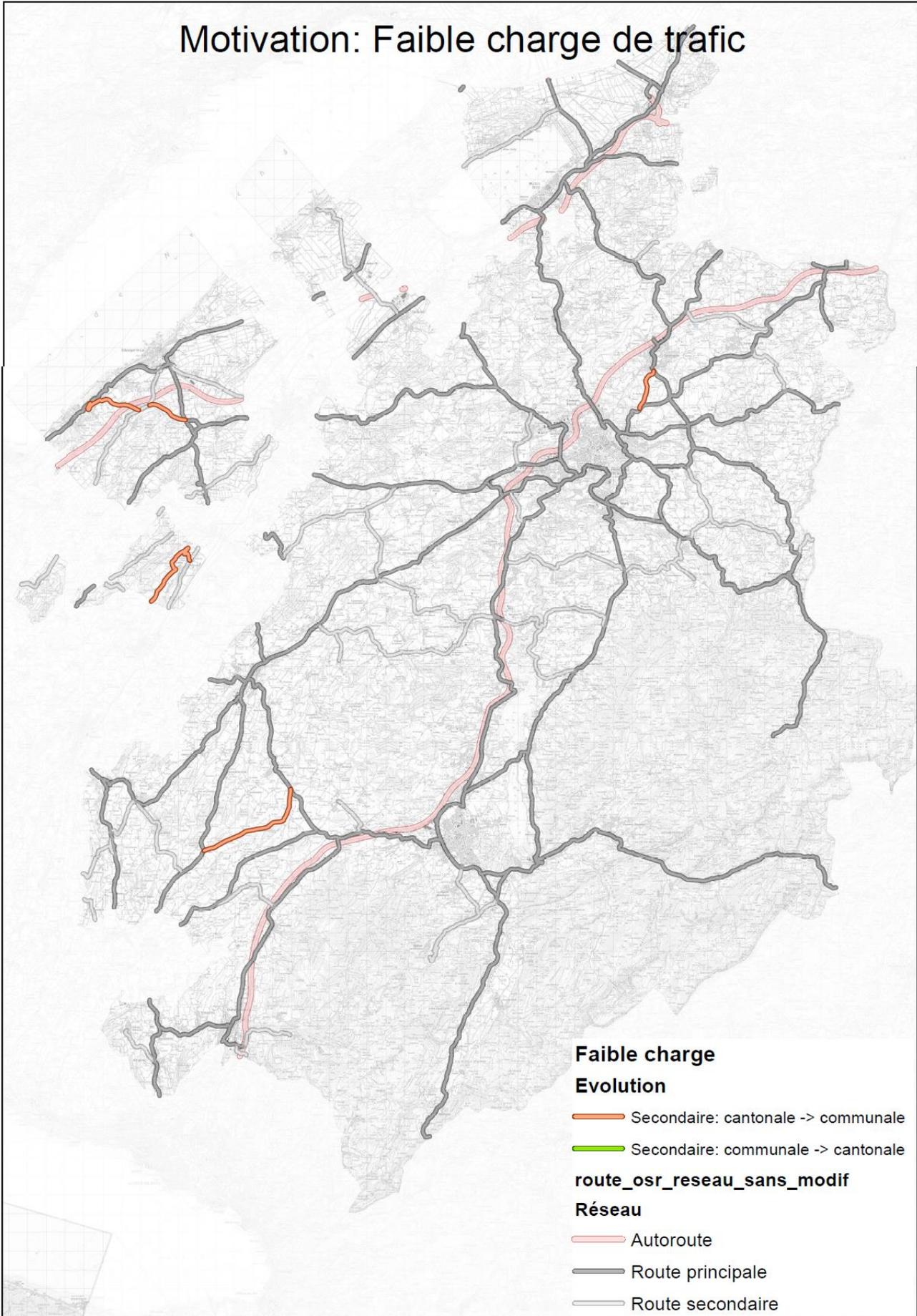
Erläuternde Pläne - Änderungen im Kantonsstrassennetz (Art. 205)



Motivation: Amélioration du maillage



Motivation: Faible charge de trafic



Motivation: Secteur touristique

