



# Mobilitätsinfrastrukturplan (PIM)

## Erste Bilanz

---

Seminar 2025 zur Mobilität für Freiburger Gemeinden und Planer/innen  
**31. Oktober 2025**

# Übersicht

---

1. Kontext
2. Positive Aspekte
3. Verbesserungspotential
4. Fazit



# 1. Kontext

---

- Mobilitätsgesetz
- Inkrafttreten am 1.1.2023
- Ersetzt das Strassengesetz (15.12.1967)



# 1. Kontext

---

- PIM = Mobilitätsinfrastrukturplan (*Abkürzung vom französischen: plan d'infrastructure de mobilité*)

Vorher (Strassengesetz)	Seit 2023 (Mobilitätsgesetz)
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Auf Strassen ausgerichtetes Gesetz</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gesetz, das alle Mobilitätsbereiche umfasst</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Strassenplangenehmigungsverfahren (Vorprüfung, öff. Auflage, Schlussprüfung, Genehmigung)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verfahren unverändert; Vorprüfung empfohlen</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ausschliesslich Strasseninfrastruktur</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Strasseninfrastruktur, öffentlicher Verkehr, sanfte Mobilität, inkl. Freizeit und öffentliche Wege</li></ul>

# 1. Kontext

---

- Breiter Anwendungsbereich: jede öffentliche Mobilitätsinfrastruktur
- Einreichung eines Mobilitätsinfrastrukturplanes ist öffentlichen Körperschaften vorbehalten
- Mehr Gewicht und mehr Verantwortung im Planungsprozess

## 2. Positive Aspekte

---

- Klare Rahmenbedingungen, klares Verfahren
- 1 Verfahren  $\Rightarrow$  angesichts der Vielfalt der Mobilitätsarten
- Gültigkeitsdauer eines Planes auf 5 Jahre festgesetzt
- Verstärkung der internen Koordination
- Eingangsort klarer  $\Rightarrow$  Zuweisung der Zuständigkeiten



# 2. Positive Aspekte

- Die verschiedenen Verfahren bieten den öffentlichen Körperschaften die Möglichkeit, sich an jede Situation anzupassen

Bagatellfall Vereinfachtes Verfahren (Art. 101 MobG)	Standardfall Ordentliches Verfahren (Art. 99 MobG)	Multiverfahrensfälle Leitverfahren (Art. 95 MobG)
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mobilitätsinfrastrukturprojekt,, <b>das</b>:<ul style="list-style-type: none"><li>• Eine begrenzte Anzahl Personen betrifft;</li><li>• Minimale Auswirkungen auf die Mobilität hat;</li><li>• Nach spätestens 3 Jahren rückbaubar ist ;</li><li>• Geringfügige Änderungen im Laufe des Verfahrens betrifft.</li></ul></li><li>• Keine öffentliche Auflage</li><li>• Genehmigungsentscheid</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Standardmässiges Mobilitätsinfrastrukturprojekt</li><li>• Eine Koordinierung mit anderen Verfahren kann erforderlich sein</li><li>• Das Projekt kann schrittweise genehmigt werden</li><li>• Öffentliche Auflage von 30 Tagen</li><li>• Genehmigungsentscheid</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Umfasst den gesamten Perimeter eines Projekts (PIM, DBP, Baubewilligung)</li><li>• Gewährleistet eine direkte Koordination zwischen verschiedenen damit verbundenen Verfahren</li><li>• Eine einzige, gebündelte Entscheidung für alle Verfahren</li><li>• Öffentliche Auflage von 30 Tagen</li><li>• Globaler Entscheid</li></ul>

# 3. Verbesserungspotential

---

## Regelmässige Fragen der Partner

- Mehrere zu klärende Grauzonen (Mobilitätsinfrastrukturplan oder Baubewilligung, Leitverfahren, usw.)
- Insbesondere die Wahl zwischen einem Mobilitätsinfrastruktur-Verfahren oder einer Baubewilligung für Projekte auf privaten Grundstücken (DBP oder Baubewilligung)
- Ziel: Festlegung eines klaren Analyserahmens (Autonomie der Partner)

## Arbeitsschwerpunkt

- Analysekriterien (in Bearbeitung)
- Interne Koordination und Koorindation mit anderen Behörden
- Modalitäten und Werkzeuge für die Kommunikation des Analyserahmens

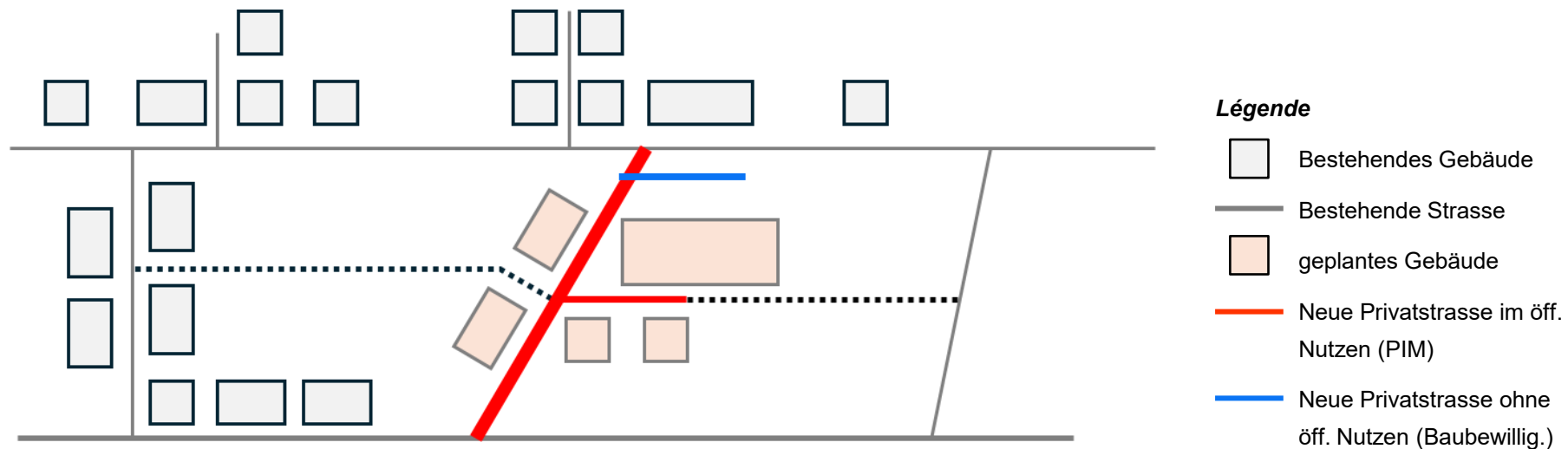
Zu beachten: Bei Zweifeln hinsichtlich des Verfahrens ist vorab das TBA zu konsultieren (das MobA für Fragen zur Koordination des DBP-PIM-Verfahrens).



# 3. Verbesserungspotential

- Der Begriff des öffentlichen Nutzens ist ein zentrales Element bei der Wahl des Verfahrens

## Theoretisches Beispiel– Bau eines neuen Quartiers



Öffentliche Nutzung für zwei der geplanten Privatstrassen -> PIM-Verfahren notwendig:

- Neue Verbindung zu bestehenden Stadtvierteln
- Kontinuität des von der Gemeinde geplanten Fussgängernetzes (Gemeinderichtplan)

**Der Begriff der öffentlichen Nutzung hängt vom Kontext des Projekts ab.**

# 4. Fazit

---

- Überwiegend positive Rückmeldung (Klarstellungen)
- Zu präzisierende Punkte
  - Mobilitätsinfrastrukturplan: SPC-Kontaktstelle (wesentlich für die Koordination)
  - Unterstützungsunterlagen in Ausarbeitung
  - Praktische Umsetzung des Leitverfahrens (Pilotprojekt)

 **Prozess in Entwicklung– muss anhand Erfahrungen verfeinert werden**

*To PIM or not to PIM, that is the question*

**Danke für die  
Aufmerksamkeit!**

