Mobilitätsgesetz (MobG)

vom 05.11.2021 (Fassung in Kraft getreten am 01.03.2026)

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 (KV), insbesondere auf Artikel 78;

nach Einsicht in die Botschaft 2021-DAEC-126 des Staatsrates vom 17. August 2021;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Zweck, Gegenstand und Grundsätze

Art. 1 Zweck

[1] Das Gesetz bezweckt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität auf der ökologischen, ökonomischen und sozialen Ebene.

[2] Im Einzelnen bezweckt es:

a) ein umfassendes, sicheres und wirkungsvolles Mobilitätssystem zu implementieren, welches das Mobilitätsbedürfnis sämtlicher Benutzerinnen und Benutzer berücksichtigt;

b) die Förderung und die Begünstigung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Sicherheit und Verkehrsfluss;

c) die Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsthematiken mit den Zielen der Raumplanung, der Energiepolitik und des Umweltschutzes;

d) die Innovation im Bereich der Mobilität zu fördern;

e) einfache und rasche Verfahren zu garantieren;

f) eine ausgewogene und effiziente Verteilung der Kosten und Aufgaben zwischen Staat und Gemeinden sicherzustellen.

Art. 2 Gegenstand

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

[2] Es gilt für den privaten und öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie sämtliche Infrastrukturanlagen im Sinne von Artikel 10.

[3] Es gilt jedoch nicht für:

a) Strassen, die mehrheitlich der Land-, Forst- oder Alpwirtschaft dienen, diese unterliegen der Gesetzgebung über die Bodenverbesserung;

b) die Förderung offizieller Freizeitrouten, die in der Tourismusgesetzgebung geregelt ist.

[4] Die Gesetzgebung des Bundes bleibt vorbehalten.

Art. 3 Grundsätze

[1] Die verschiedenen Mobilitätsformen sind untereinander sowie mit der Raumplanung und sektoriellen Politikbereichen abzustimmen, die darauf einen Einfluss haben.

[2] Der Staat und die Gemeinden sorgen für die Effizienz, die Attraktivität und die Sicherheit des Mobilitätssystems, insbesondere bei der sanften Mobilität, beim öffentlichen Verkehr, beim motorisierten Verkehr auf der Strasse und bei anderen Verkehrsformen sowie die Prävention von Umweltbelastungen, die daraus resultieren können.

[3] Der Staat und die Gemeinden fördern die nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Bevölkerung.

[4] Die voraussichtliche klimatische Entwicklung wird mitberücksichtigt.

Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht

[1] Die für die Mobilität zuständige Direktion [1)] (die Direktion) beschafft alle mobilitätsrelevanten Daten, die für die Erfüllung der Zwecke des vorliegenden Gesetzes notwendig sind.

[2] Insbesondere erhebt sie alle fünf Jahre die Auslastung auf den Kantonsstrassen und prüft den Zustand der Fahrbahnen.

[3] Sie kann folgende Daten von öffentlichen Stellen oder Dritten beschaffen:

a) Daten zur Nutzung von Parkplätzen (insbesondere Preis, Dauer, Benutzerinnen und Benutzer usw.);

b) Daten über die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (insbesondere Preis, Frequentierung, Auslastung der Linien usw.);

[1)] Heute: Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion.

c) weitere Daten, die in einem engen Bezug zur Erfüllung ihrer Aufgaben stehen.

[4] Soweit es sich um Personendaten handelt, muss deren Erhebung und Bearbeitung, auch durch Dritte, der Datenschutzgesetzgebung entsprechen. Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

[5] Die erhobenen Daten werden anonymisiert und denen kommuniziert, die dies wünschen. Die Direktion kann diese Daten veröffentlichen, soweit dies für die Erreichung der gesetzten Ziele notwendig ist und einem überwiegenden öffentlichen Interesse entspricht.

[6] Die Gemeinde oder der Gemeindeverband kann unter Berücksichtigung derselben Datenschutzbedingungen zusätzliche Daten erheben, die es braucht, um einem öffentlichen Interesse zu entsprechen.

1.2 Zuständigkeiten

Art. 5 Staatsrat

[1] Der Staatsrat hat die folgenden Aufgaben:

a) er übt die Oberaufsicht über die in diesem Gesetz geregelten Bereiche aus;

b) er erlässt das Ausführungsreglement;

c) er übt die Befugnisse aus, die ihm durch dieses Gesetz übertragen werden und legt insbesondere mit dem kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs und dem finanziellen Rahmen die Grundsätze der Bestellung fest.

Art. 6 Zuständige Direktion

[1] Die Direktion übt die Aufgaben aus, die ihr durch dieses Gesetz übertragen werden, insbesondere:

a) setzt sie die kantonale Mobilitätspolitik um und koordiniert sie;

b) übt sie die Aufsicht über die kantonalen Mobilitätsnetze aus;

c) übt sie die Aufsicht über die Anwendung dieses Gesetzes in den Gemeinden aus.

[2] Sie ist zudem die Anlaufstelle für die Bundesämter für Strassen und Verkehr, insbesondere im Zusammenhang mit Plangenehmigungsverfahren für Nationalstrassen und Eisenbahnen.

[3] Sie ist zuständig für alle Aufgaben, die sich aus diesem Gesetz und dessen Ausführungsreglement ergeben und für die nicht ausdrücklich die Zuständigkeit einer anderen Behörde vorgesehen ist.

Art. 7 Ämter

[1] Die für die Mobilität und den Tiefbau zuständigen Ämter unterstützen die Direktion bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

[2] Im Ausführungsreglement werden die Zuständigkeiten jedes Amtes bestimmt.

Art. 8 Gemeinden

[1] Die Gemeinden üben die Aufsicht über die Gemeindestrassen und die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung aus; die Aufgaben der Direktion bleiben vorbehalten.

[2] Die Gemeinden üben die Aufgaben aus, die ihnen dieses Gesetz und das Ausführungsreglement übertragen.

Art. 9 Beratende Mobilitätskommission

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

[2] Die Kommission ist nach Regionen, Sprachen und betroffenen Kreisen repräsentativ zusammengesetzt.

[3] Sie besteht aus höchstens zwanzig Mitgliedern, die vom Staatsrat ernannt werden und unter denen fünf vom Grossen Rat und fünf vom Freiburgischen Gemeindeverband ernannt werden.

[4] Sie kann für die verschiedenen sektoriellen Politikbereiche oder für konkrete Projekte Arbeitsgruppen bilden. Sie kann Expertinnen oder Experten beiziehen.

1.3 Bezeichnungen und Begriffe

1.3.1 Mobilitätsinfrastrukturen und Mobilitätsrouten

Art. 10 Mobilitätsinfrastrukturen

[1] Darunter sind alle Bauwerke und Anlagen zu verstehen, die der Mobilität dienen.

[2] Als solche gelten namentlich Strassen, Wege, Eisenbahninfrastrukturen, Seilbahnen, Infrastrukturen, die dem Flugverkehr dienen, Wasserstrassen und deren Umgebung, Haltestellen und Ladestellen für die Elektromobilität, Sammelplätze, Hafenanlagen und Bahnhöfe.

[3] Die Arten der Mobilitätsinfrastrukturen lauten wie folgt:

a) die öffentlichen Strassen;

b) Routen der sanften Mobilität;

c) für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen.

Art. 11 Mobilitätsrouten

[1] Mobilitätsrouten umfassen sämtliche Verkehrswege auf dem Land, auf dem Wasser, in der Luft und im Untergrund, die grundsätzlich eine Mobilitätsinfrastruktur benutzen.

[2] Sie entstehen aufgrund von Netzplänen oder sie werden in solche übertragen.

[3] Zu den Mobilitätsrouten gehören:

a) Routen für den motorisierten Verkehr, die öffentliche Strassen nutzen;

b) die sanften Mobilitätsrouten, die Wege der sanften Mobilität, öffentliche Strassen oder keinerlei Mobilitätsinfrastrukturen nutzen;

c) Routen des öffentlichen Verkehrs, die für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen oder öffentliche Strassen nutzen.

1.3.2 Öffentliche Strassen

Art. 12 Begriff

[1] Unter einer öffentlichen Strasse wird jede Art von Mobilitätsinfrastruktur verstanden, die nicht ausschliesslich der sanften Mobilität oder dem öffentlichen Verkehr vorbehalten ist und die nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dient.

[2] Als Bestandteile der Strasse gelten ausser den eigentlichen Fahrbahnen alle zur Qualität der Infrastruktur beitragenden und für ihren Betrieb notwendigen Anlagen, namentlich Brücken, Tunnels, Wildtierkorridore und andere Kunstbauten, Baumbepflanzungen, Mobiliar, das zur Qualität der Bebauung beiträgt, Trottoirs, Anschlüsse, öffentliche Parkplätze, Ausstellplätze, Schultern, Böschungen, Stützkonstruktionen, Entwässerungsanlagen, die zum Funktionieren der Strasse beitragen, Kanäle, Durchlässe, Signalisierungsanlagen, Schranken, Anlagen zur Verkehrszählung und andere Zubehöre.

Art. 13 Klassifizierung

[1] Die öffentlichen Strassen umfassen:

a) die Nationalstrassen;

b) die Kantonsstrassen;

c) die Gemeindestrassen;

d) die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.

Art. 14 Kategorien

[1] Die öffentlichen Strassen werden nach Funktion und Bedeutung in fünf Kategorien eingeteilt:

a) Hochleistungsstrassen mit einer internationalen, nationalen und interregionalen Durchgangsfunktion;

b) Hauptverkehrsstrassen mit einer Verbindungsfunktion zwischen den Regionen, einschliesslich derer, für die Beiträge des Bundes gemäss Artikel 12 ff. des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel bezogen werden;

c) Verbindungsstrassen mit Verbindungsfunktion zwischen Ortschaften;

d) Sammelstrassen mit der Funktion, Erschliessungsverkehr aus Zubringerstrassen zu bündeln;

e) Erschliessungsstrassen mit der Funktion, der Verkehrserschliessung von Quartieren.

Art. 15 Nationalstrassen

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

[2] Es handelt sich um Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen.

Art. 16 Kantonsstrassen – Grundsatz

[1] Kantonsstrassen dienen dem überregionalen und dem regionalen Verkehr.

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

[3] Das Kantonsstrassennetz und die entsprechenden Kategorien werden im Plan des Kantonsstrassennetzes eingetragen.

Art. 17 Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

[1] Arbeiten, Werke und Anlagen städtebaulichen Charakters auf Kantonsstrassen sind jene, die im Verhältnis zu den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs in überwiegender Weise durch die Bedürfnisse einer örtlichen Erschliessung verursacht werden.

[2] Als solche gelten namentlich:

a) die zusätzlichen Fahrbahnbreiten, einschliesslich der Abstellplätze;

b) die Kreuzungen mit oder ohne Vorsortierungen, mit Zugang zu einem Weiler, einem Quartier, einer Industrie-, Gewerbe- oder Sportzone;

c) die Trottoirs, die Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger mit Beleuchtung und jede Anlage zum Schutz der Bevölkerung;

d) die Signalisation, die mit diesen genannten Ausbauten verbunden ist, einschliesslich Lichtsignalanlagen, sowie jene von Regionen, Orten oder Objekten, Gebäuden oder Anlagen;

e) die Ausbauten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie die Elemente zur Verschönerung, die Pflanzungen und die Dekorationen;

f) die Beleuchtung innerorts;

g) die überdachten Bushaltestellen;

h) der Anteil der von einer Gemeinde gewünschten Arbeiten, Bauwerke und Anlagen, die den von der Direktion festgelegten Baustandard überschreiten.

Art. 18 Gemeindestrassen

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

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

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

Art. 19 Privatstrassen in öffentlicher Nutzung

[1] Privatstrassen in öffentlicher Nutzung ergänzen das Gemeindestrassennetz und sind im Plan des Gemeindestrassennetzes enthalten.

[2] Eine Privatstrasse befindet sich in öffentlicher Nutzung, wenn:

a) sich dies aus einem Eintrag im Grundbuch ergibt;

b) sich der Zugang für die Öffentlichkeit auf amtliche Dokumente oder Pläne stützt; oder

c) davon auszugehen ist, dass sie aufgrund eines öffentlichen Interesses oder aufgrund einer mindestens 2-jährigen Nutzung ohne Einsprache der Öffentlichkeit zugänglich ist.

[3] Im Streitfall stellt die Gemeinde nach Anhörung der Eigentümerschaft und der übrigen Beteiligten mit Entscheid fest, ob die Privatstrasse der öffentlichen Nutzung dient, und trägt im Grundbuch allenfalls eine Dienstbarkeit ein.

1.3.3 Sanfte Mobilität

1.3.3.1 Begriff

Art. 20

[1] Sanfte Mobilität ist jede Art der Mobilität unter Einsatz der Muskelkraft, die nachhaltig, umweltschonend, sozialverträglich und sicher ist, insbesondere die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Fahrrad oder in vergleichbarer Weise.

1.3.3.2 Wege der sanften Mobilität

Art. 21

[1] Die Wege der sanften Mobilität sind Mobilitätsinfrastrukturen, die ausschliesslich der sanften Mobilität dienen.

[2] Es bestehen drei Arten von Wegen der sanften Mobilität:

a) für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmte Wege;

b) von den Velowegen genutzte Wege;

c) für die Freizeit bestimmte Wege.

[3] Der Bau und Ausbau eines sanften Mobilitätsweges werden mit einem Plan der Mobilitätsinfrastrukturen bewilligt.

[4] Auch wenn sie sich entlang einer öffentlichen Strasse befinden, gelten für sie eigene Regelungen.

1.3.3.3 Routen der sanften Mobilität

Art. 22 Begriff

[1] Die Routen der sanften Mobilität bestehen aus Fusswegen, Velowegen und offiziellen Freizeitrouten sowie öffentlichen Durchgängen.

[2] Sie führen über Wege der sanften Mobilität, öffentliche Strassen oder über keine Mobilitätinfrastrukturen.

Art. 23 Fusswege

[1] Fusswege sind in erster Linie für den Alltagsgebrauch bestimmt.

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

[3] Sie nutzen insbesondere Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger, Fussgängerzonen, Wohnstrassen, Wege in öffentlichen Parks und, falls erforderlich, Trottoirs und Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger.

[4] Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, namentlich Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Anlagen zur Erholung und Einkaufszentren.

[5] Sie können Privatgrundstücke überqueren, insbesondere auch öffentlich zugängliche Plätze oder Passagen.

Art. 24 Velowege

[1] Velowege sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Radfahrerinnen und -fahrer.

[2] Sie bestehen aus Velowegen für den Alltags- und solchen für den Freizeitgebrauch im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Velowege.

[3] Velowege für den Freizeitgebrauch werden als offizielle Freizeitrouten bezeichnet.

Art. 25 Velowege für den Alltagsgebrauch – Begriff

[1] Velowege für den Alltagsgebrauch liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

[2] Sie benutzen Strassen mit wenig Verkehr, Strassen, die mit einem Radweg oder -streifen versehen sind, Expressradwege, Wege, Parkieranlagen für Fahrräder und ähnliche Infrastrukturen.

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

Art. 26 Velowege für den Alltagsgebrauch – Klassifizierung

[1] Velowege für den Alltagsgebrauch werden aufgrund ihrer Funktion in drei Kategorien eingeteilt:

a) Verbindungsvelowege, die eine verbindende Funktion zwischen Ortschaften haben und einen bedeutenden Fluss von schnellen Fahrradfahrerinnen und -fahrern aufnehmen;

b) Sammelvelowege, die den Verkehr von den Zubringerstrassen zu den Verbindungsvelowegen aufnehmen und einen durchschnittlichen Fluss von Fahrradfahrerinnen und -fahrern einer durchschnittlichen Geschwindigkeit befördern;

c) Erschliessungswege, die eine Quartierzubringerfunktion haben und einen kleineren Fluss von Fahrradfahrerinnen und -fahrern aufnehmen, die den öffentlichen Raum teilen und langsam fahren.

[2] Verbindungsvelowege und stark befahrene Sammelvelowege sind Teil der kantonalen Velowege. Sie befinden sich überwiegend auf schnellen Radwegen oder Radstreifen.

[3] Sammelvelowege mit mittlerem und geringem Verkehrsaufkommen sowie Erschliessungswege sind Teil der Velowege der Gemeinden. Sie benutzen Radstreifen, 30km/h-Strassen und Begegnungszonen.

Art. 27 Offizielle Freizeitrouten

[1] Offizielle Freizeitrouten dienen vorwiegend der Erholung und Entspannung.

[2] Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets.

[3] Dazu gehören insbesondere Wander-, Reit- und Winterwanderrouten, Velotourismus- und Mountainbike-Routen und, wo möglich, historische Wegstrecken.

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

Art. 28 Öffentliche Durchgänge

[1] Ein Durchgang auf privatem Grund ist öffentlich, wenn:

a) er im Grundbuch als entsprechende Dienstbarkeit eingetragen ist;

b) sein öffentlicher Zugang auf amtlichen Dokumenten oder Plänen basiert; oder

c) ein öffentliches Interesse an seiner Benutzung besteht.

[2] Im Streitfall stellt die Gemeinde nach Anhörung der Grundeigentümerschaft und anderer betroffener Personen durch einen Entscheid fest, ob der Durchgang öffentlich ist.

1.3.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 29 Begriff

[1] Der öffentliche Verkehr beinhaltet die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Schiene, auf der Strasse und auf dem Wasserweg, mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln sowie den Gütertransport auf der Schiene.

[2] Nicht zum öffentlichen Verkehr gehören namentlich:

a) der von den Gemeinden durchgeführte Schülertransport;

b) die unregelmässige professionelle Personenbeförderung mit Personenwagen, Minibussen oder Bussen.

Art. 30 Angebotsarten

[1] Als regionaler Personenverkehr wird im Sinne der Bundesgesetzgebung der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Grundversorgung von Ortschaften, und zwischen benachbarten Regionen definiert.

[2] Als Personenverkehr von kantonalem Interesse wird der innerkantonale Personenverkehr definiert, der für den Kanton von besonderem Interesse ist, aber vom Bund nicht als regionaler Personenverkehr anerkannt wird.

[3] Als lokaler Verkehr wird der Personenverkehr definiert, der die Feinerschliessung in Ortschaften sicherstellt.

Art. 31 Tarifverbunde

[1] Das Ziel eines Tarifverbunds ist die Förderung und Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr durch einheitliche Fahrausweise für Beförderungen auf verschiedenen Linien oder die Ermöglichung der Nutzung von verschiedenen Linien, wenn für den gleichen Weg mehrere Routen möglich sind.

[2] Zu diesem Zweck schliesst der Staat mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verwaltungsrechtliche Verträge ab, mit denen diese sich zur Einführung von Tarifverbunden in einem bestimmten Gebiet verpflichten.

Art. 32 Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen

[1] Zu den für den öffentlichen Verkehr bestimmten Infrastrukturen gehören alle Bauwerke und Anlagen, die vorrangig dem öffentlichen Verkehr dienen.

[2] Als für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen gelten insbesondere Eisenbahnanlagen, Busbahnhöfe, Seilbahnen, Hafenanlagen, Wasserwege und ihre Umgebung, Bushaltestellen, Busstreifen, Oberleitungen und Park-and-Ride-Anlagen sowie die dazugehörigen Bauten, Park- und Wendeplätze.

[3] Befindet sich eine für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastruktur auf oder neben einer Strasse, so ist sie als Bestandteil derselben zu betrachten. Dabei kann es sich um Busspuren, Bushaltestellen oder Tramschienenanlagen handeln.

1.3.5 Eigentum

Art. 33 Öffentliche Strassen – Grundsätze

[1] Die Kantonsstrassen sind Teil der öffentlichen Sachen des Kantons und die Gemeindestrassen sind Teil der öffentlichen Sachen der Gemeinde.

[2] Die privaten Strassen sind Teil des privaten Eigentums.

[3] Das Eigentum an einer Strasse erstreckt sich auf alle Bestandteile einer Strasse und ebenso auf die entlang der Strasse verlaufenden Wege der sanften Mobilität, mit Ausnahme der gemischten kantonalen Rad- und Fusswege sowie der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, die Bestandteil der Strasse sind.

Art. 34 Öffentliche Strassen – Wechsel der Eigentümerschaft

[1] Wechselt das Eigentum an einer Strasse oder wird sie erweitert, so ist, sofern nichts anderes vereinbart wird, die neue Eigentümerschaft für den Grundbucheintrag verantwortlich.

[2] Die Eigentümerschaft einer Privatstrasse in öffentlicher Nutzung hat Anspruch darauf, dass diese von der Gemeinde unentgeltlich in deren Eigentum übernommen wird, sofern sie die Übertragungskosten übernimmt und die Strasse den technischen Anforderungen entspricht. Die Strasse wird damit zur Gemeindestrasse.

Art. 35 Wege der sanften Mobilität

[1] Wege der sanften Mobilität sind Teil der öffentlichen Sachen der Gemeinde, sofern sie sich nicht auf privatem Grund oder entlang einer Kantonsstrasse befinden, mit Ausnahme derjenigen für kantonale Velowege, die Teil der öffentlichen Sachen des Kantons sind.

[2] Die öffentlichen Körperschaften stellen ihr nicht bewirtschaftetes Land unentgeltlich zur Verfügung, soweit es für den Bau oder Ausbau von Freizeitrouten der sanften Mobilität benötigt wird.

2 Planung

2.1 Instrumente

Art. 36 Verzeichnis

[1] Die Gestaltung der Mobilität innerhalb des Kantons erfolgt auf der Basis:

a) der kantonalen Mobilitätsstrategie;

b) des Plans des Kantonsstrassennetzes;

c) des Programms für den Bau der Kantonsstrassen;

d) des Plans des Gemeindestrassennetzes;

e) des Fusswegnetzplans;

f) des kantonalen und des kommunalen Velowegnetzplans;

g) des Programms für den Bau kantonaler Velowege;

h) des Plans der Freizeitroutennetze;

i) des kantonalen und des kommunalen Plans des öffentlichen Verkehrs;

j) der regionalen Pläne gemäss der Gesetzgebung über die Raumplanung;

k) der Sachpläne;

l) der Strategien.

Art. 37 Kantonale Mobilitätsstrategie

[1] Die kantonale Mobilitätsstrategie basiert auf den Planungsinstrumenten gemäss Artikel 36 Bst. b bis l. Sie bestimmt, unter Berücksichtigung dabei wichtiger Umweltfragen, der bedeutenden demografischen Entwicklung, regionaler Gegebenheiten und gesellschaftlicher Erfordernisse, die Mobilitätsziele für die nächsten zwanzig Jahre. Zudem enthält sie alle Mobilitätsrouten und den Zustand aller Mobilitätsinfrastrukturen, auf denen erstere verlaufen.

[2] Der Staatsrat aktualisiert die Kantonale Mobilitätsstrategie zu Beginn jeder Legislaturperiode und legt sie vor deren Verabschiedung zusammen mit einem Bericht über den Fortschritt bei der Erreichung der Ziele der Strategie zur Information dem Grossen Rat vor.

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

[4] Sie berücksichtigt bereichsübergreifende Strategien und andere Politiken, einschliesslich derjenigen des Bundes.

[5] Sie ist in den strategischen Teil des kantonalen Richtplans integriert.

Art. 38 Plan des Kantonsstrassennetzes

[1] Der Plan des Kantonsstrassennetzes wird vom Staatsrat festgelegt und bestimmt die Kantonsstrassen.

Art. 39 Programm für den Bau der Kantonsstrassen

[1] Die Direktion erstellt das Bauprogramm, in dem bestimmt wird, in welcher Reihenfolge Kantonsstrassen gebaut, ausgebaut und saniert werden.

[2] Von der im Bauprogramm vorgesehenen Reihenfolge darf nur in begründeten Fällen, insbesondere bei Dringlichkeit oder bei überwiegenden öffentlichen Interessen, abgewichen werden.

Art. 40 Plan des Gemeindestrassennetzes

[1] Der Plan des Gemeindestrassennetzes bestimmt die Gemeindestrassen.

[2] Er beinhaltet die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.

[3] Er wird von der Gemeinde beschlossen und in den Richtplan der Gemeinde und ins Erschliessungsprogramm übernommen.

Art. 41 Fusswegnetzplan

[1] Die Gemeinden planen ihr Fusswegnetz in ihrem Richtplan und berücksichtigen es in ihrem Erschliessungsprogramm.

[2] In diesem Plan schlagen die Gemeinden u. a. verkehrstechnische Massnahmen vor, welche die Fortbewegungsfreiheit für Fussgängerinnen und Fussgänger begünstigen. Sie achten darin ganz besonders auf die Schulwege.

Art. 42 Velowege – Kantonaler Velowegnetzplan

[1] Die Direktion plant die kantonalen Velowege mit einem kantonalen Velowegnetzplan.

[2] Radstreifen und Radwege schliessen sich nicht aus. Radwege sollten jedoch immer Vorrang vor Radstreifen haben, wenn die Bedingungen dies zulassen.

Art. 43 Velowege – Programm für den Bau kantonaler Velowege

[1] Die Direktion erstellt ein Bauprogramm, in dem bestimmt wird, in welcher Reihenfolge Velowege gebaut, ausgebaut und saniert werden.

[2] Von der im Bauprogramm vorgesehenen Reihenfolge darf nur in begründeten Fällen, insbesondere bei Dringlichkeit oder bei überwiegenden öffentlichen Interessen, abgewichen werden.

Art. 44 Velowege – Planung der Gemeinde

[1] Die Gemeinden planen ihr Velowegnetz im Gemeinderichtplan und berücksichtigen es in ihrem Erschliessungsprogramm.

[2] Dieses Netz ergänzt dasjenige der kantonalen Velowege.

Art. 45 Plan der offiziellen Freizeitroutennetze

[1] Die Direktion plant die Netze der offiziellen Freizeitrouten anhand des Plans der offiziellen Freizeitroutennetze in Zusammenarbeit mit dem offiziellen Tourismusorgan des Kantons entsprechend der Tourismusgesetzgebung (offizielles Tourismusorgan des Kantons).

[2] Das Genehmigungsverfahren für den kantonalen Nutzungsplan gemäss Bau- und Raumplanungsgesetzgebung gilt sinngemäss für den Plan der offiziellen Freizeitroutennetze.

[3] Der Plan der offiziellen Freizeitroutennetze ist für Private verbindlich.

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

[1] Der Staatsrat erstellt im Hinblick auf die Koordination des öffentlichen Verkehrs im Kanton den kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs.

[2] Der kantonale Plan des öffentlichen Verkehrs enthält die Grundsätze und Ziele des Staates im Bereich des Leistungsangebots des öffentlichen Verkehrs im Kanton und den finanziellen Rahmen.

[3] Er berücksichtigt die Kapazität der bestehenden Mobilitätsinfrastrukturen und deren Ausbau, namentlich der Bushaltestellen.

Art. 47 Pläne des öffentlichen Verkehrs – Gemeinderichtplan

[1] Die Gemeinden organisieren die Erschliessung ihres Territoriums durch den öffentlichen Verkehr in ihrem Gemeinderichtplan und berücksichtigen diesen in ihrem Erschliessungsprogramm.

Art. 48 Sachpläne

[1] Die Direktion kann zu einzelnen Mobilitätsthemen, etwa zu Velowegen, zur geteilten Mobilität, zum Thema Parkieren, zu multimodalen Mobilitätsplattformen oder zur Elektromobilität Sachpläne oder Strategien erstellen.

Art. 49 Mobilitätsplan

[1] Jedes Unternehmen und jede öffentliche Verwaltung mit mehr als 50 Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten während des ganzen Jahres) muss über einen Mobilitätsplan verfügen, um die von den Beschäftigten zurückgelegten Wege zu definieren und zu optimieren.

[2] Der Mobilitätsplan muss innerhalb eines Jahres nach der Niederlassung des Unternehmens oder der öffentlichen Verwaltung auf dem Gebiet des Kantons Freiburg erstellt werden. Bei einem Baubewilligungsgesuch im ordentlichen Verfahren muss der Mobilitätsplan dem Gesuch beigelegt werden.

[3] Für Unternehmen und Behörden, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits im Kanton Freiburg ansässig sind, gilt eine Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes.

[4] Der Mobilitätsplan muss bei der Gemeinde eingereicht werden. Sie veröffentlicht ihn.

[5] Der Mobilitätsplan wird alle fünf Jahre aktualisiert.

2.2 Allgemeine Vorschriften

Art. 50 Wirkungen

[1] Die Pläne sind behördenverbindlich.

Art. 51 Verhältnis zu den Richtplänen

[1] Die Pläne gemäss diesem Gesetz müssen mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt werden und dürfen ihm nicht widersprechen.

[2] Die Gemeinderichtpläne müssen mit den regionalen Richtplänen abgestimmt werden und dürfen diesen nicht widersprechen.

Art. 52 Überprüfung

[1] Die Pläne sind, mit Ausnahme des kantonalen Planes des öffentlichen Verkehrs, mindestens alle zehn Jahre zu überprüfen.

[2] Der kantonale Plan des öffentlichen Verkehrs wird mindestens alle fünf Jahre überprüft.

[3] Die kantonalen Bauprogramme werden mindestens alle fünf Jahre überprüft und nach Bedarf aktualisiert.

Art. 53 Grundsätze

[1] In jedem Netzplan werden zumindest die Ziele und Grundsätze für die Routen, die das betreffende Netz bilden, festgelegt. Er zeigt die bestehenden Routen, die in der Projektphase befindlichen und gefährlichen Abschnitte, die saniert werden müssen. Im Plan des kantonalen Velowegnetzes und in demjenigen der offiziellen Freizeitroutennetze sind auch die Arten der Beläge angegeben.

[2] Bei der Erstellung oder Genehmigung von Netzplänen und Plänen für den öffentlichen Verkehr sorgen die Direktion und die Gemeinden dafür, dass die schutzwürdigen Interessen im Sinne von Artikel 96 Abs. 2 berücksichtigt werden und die bestehenden oder geplanten Routen ein Netz bilden, das:

a) zusammenhängend ist, eine angemessene Dichte und einen homogenen Ausbaustandard aufweist;

b) mit den gleichartigen Netzen der benachbarten Gemeinden, beziehungsweise mit den benachbarten Kantonen, und den anderen Netzarten verbunden ist;

c) die Routen, d. h. den Fussgängerinnen- und Fussgängerverkehr, den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Verkehr, wo möglich, getrennt führt;

d) möglichst sicher ist;

e) möglichst attraktiv ist, wenn es sich um ein sanftes Mobilitätsnetz handelt;

f) der Erholung dient, falls es sich um eine Freizeitroute handelt.

Art. 54 Vernehmlassung

[1] Bei der Erarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente hört die Direktion die betroffenen Ämter und Gemeinden sowie die interessierten Kreise an.

[2] Bei der Planung ihrer Netze hören die Gemeinden vorgängig die kantonalen Ämter, die Nachbarsgemeinden und die interessierten Kreise an.

3 Mobilitätsrouten

3.1 Verkehrsmanagement

Art. 55

[1] Das Verkehrsmanagement hat, dank des Netzmanagements, zum Ziel, durch Verkehrssteuerung und -regelung die Kapazitäten des Strassennetzes optimal zu nutzen, Umweltbeeinträchtigungen insbesondere in Wohnzonen in Grenzen zu halten und Überlastungen und Störungen zu vermeiden sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Benutzerinnen und Benutzer beizutragen.

[2] Das Verkehrsmanagement auf öffentlichen Strassen ist Aufgabe des Staates. Sie kann delegiert werden.

[3] Die Gemeinde wird vorgängig zu allen Verkehrsmanagementmassnahmen angehört.

3.2 Aufhebung einer Route der sanften Mobilität

Art. 56 Voraussetzungen

[1] Eine Route der sanften Mobilität kann aufgeboben werden, wenn die Umstände verhindern, dass sie ihre Funktion erfüllt, oder wenn ein übergeordnetes Interesse dies erfordert.

[2] Die Aufhebung kann provisorischen oder endgültigen Charakter haben.

[3] Sie kann grundsätzlich nicht ohne angemessenen Ersatz aufgehoben werden.

[4] Sie ist insbesondere zu ersetzen, wenn:

a) sie nicht mehr frei befahr- oder begehbar ist;

b) sie unterbrochen wird;

c) sie nicht mehr sicher befahr- oder begehbar ist, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Strecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren wird; oder

d) ihre Attraktivität für die Freizeitnutzung stark eingeschränkt ist.

[5] Die öffentlichen Durchgänge sind keiner Ersatzpflicht unterstellt.

Art. 57 Verfahren

[1] Ein Gesuch auf Aufhebung einer geplanten oder bestehenden Route der sanften Mobilität unterliegt der Genehmigung der Direktion, die zuvor die betroffenen Ämter, Gemeinden und betroffenen Akteure anhört.

[2] Mit der Genehmigung der Aufhebung ordnet die Direktion den Ersatz auf Kosten derjenigen oder desjenigen an, die oder der die Aufhebung verursacht hat. Wenn der Ersatz den Bau oder die Sanierung einer Mobilitätsinfrastruktur erfordert, gilt das Verfahren nach Artikel 99.

[3] Die Zuständigkeit der Zivilgerichte für zivilrechtliche Streitigkeiten bleibt vorbehalten.

Art. 58 Ausführung und Änderung des Plans

[1] Die Aufhebung darf nicht vor Inbetriebnahme der Ersatzroute erfolgen.

[2] Im Falle einer definitiven Aufhebung geht die Direktion zur Änderung über oder sie verlangt eine solche für das betreffende Netz.

3.3 Signalisierung

3.3.1 Begriff und Grundsätze

Art. 59 Begriff

[1] Unter Signalisierungsanlagen werden sämtliche ortsfesten und veränderlichen Signale, Lichtsignalanlagen, Markierungen, Schranken, Leiteinrichtungen und andere Einrichtungen verstanden, die der Steuerung oder Lenkung des Verkehrs dienen.

Art. 60 Grundsätze

[1] Das Aufstellen oder Entfernen einer Signalisierungsanlage unterliegt einer Verfügung gemäss Bundesgesetzgebung über die Signalisierung.

[2] Grundeigentümerschaften sind verpflichtet, entsprechende Signalisierungsanlagen auf ihrem Grundstück zu dulden.

3.3.2 Verpflichtung zur Sicherstellung der Signalisierung

Art. 61 Grundsatz

[1] Die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur ist für die Signalisierung verantwortlich, sie trägt dafür die Kosten; die folgenden Artikel bleiben vorbehalten.

[2] Die Sicherstellung der Signalisationsanlagen umfasst deren Anschaffung, Installation, Wartung, Überwachung, Erneuerung und Entfernung.

[3] Die Kosten können den betroffenen Dritten auferlegt werden. Das Ausführungsreglement legt die dafür erforderlichen Kriterien fest.

Art. 62 Delegation

[1] Die Direktion, das offizielle Tourismusorgan des Kantons und die Gemeinde können ihre Zuständigkeiten delegieren.

Art. 63 Ersatzvornahme

[1] Unterlässt die Gemeinde oder eine Privatperson die ihr obliegenden Sicherstellung der Signalisierung der Mobilitätsinfrastruktur, so lässt die Direktion nach Mahnung mit angemessener Frist die Arbeiten auf Kosten der oder des Signalisierungspflichtigen ausführen.

Art. 64 Städtebauliche Objekte

[1] Die Signalisierung von städtebaulichen Objekten ist grundsätzlich Sache der Gemeinde.

Art. 65 Fusswege

[1] Die Signalisierung von Fusswegen ist Sache der Gemeinden.

Art. 66 Velowege

[1] Die Signalisierung der kantonalen Velowege wird vom Staat sichergestellt.

[2] Die Signalisierung der Velowege der Gemeinden wird von diesen sichergestellt.

Art. 67 Offizielle Freizeitrouten

[1] Die Signalisierung der offiziellen Freizeitrouten wird, was die Ausschilderung betrifft, vom offiziellen Tourismusorgan des Kantons, und, was den Rest betrifft, von den Gemeinden sichergestellt.

[2] Die Signalisierung der offiziellen Freizeitrouten, die dem Velotourismus gewidmet sind, wird von der Direktion sichergestellt.

[3] Die Direktion und das offizielle Tourismusorgan des Kantons können bei Bedarf und gegen Entschädigung Organisationen mit der Signalisierung beauftragen.

Art. 68 Wasserstrassen

[1] Die Signalisierung der Wasserstrassen wird von den Gemeinden oder gegebenenfalls von Privaten, deren Konzessionen oder Bauten sie erforderlich machen, sichergestellt; eine Ausnahme bilden die Sturmwarnanlagen, die in die Zuständigkeit der Direktion fallen.

[2] Für die Aufsicht über die Signalisierung ist die Direktion zuständig.

3.4 Unterhalt

3.4.1 Begriff

Art. 69

[1] Unter Unterhalt oder Instandhaltung ist die Gesamtheit der Massnahmen zu verstehen, die das ordnungsgemässe Funktionieren der Mobilitätsinfrastrukturen und deren Betrieb sicherstellen, um sie in gutem Zustand zu erhalten und deren Zugang sicherzustellen. Dies beinhaltet sowohl den betrieblichen wie den baulichen Unterhalt.

3.4.2 Unterhaltspflicht

Art. 70 Grundsatz

[1] Die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur ist für die Instandhaltung, einschliesslich der damit verbundenen Kosten, verantwortlich; folgende Bestimmungen bleiben vorbehalten.

Art. 71 Städtebauliche Objekte

[1] Die Gemeinde unterhält die städtebaulichen Objekte.

Art. 72 Fusswege

[1] Die Gemeinde unterhält die Fusswege.

Art. 73 Velowege

[1] Der Staat unterhält die kantonalen Velowege.

[2] Die Gemeinde unterhält die kommunalen Velowege.

Art. 74 Kantonale gemischte Rad- und Fusswege

[1] Der Unterhalt kantonaler gemischter Rad- und Fusswege ausserorts obliegt dem Staat.

[2] Der Unterhalt kantonaler gemischter Rad- und Fusswege innerorts obliegt der entsprechenden Gemeinde.

Art. 75 Offizielle Freizeitrouten

[1] Die Gemeinde unterhält die offiziellen Freizeitrouten.

[2] Der Staat unterhält die offiziellen Freizeitrouten auf Kantonsstrassen.

Art. 76 Bauwerke der konzessionierten Schifffahrt

[1] Der Unterhalt von Hafenanlagen und Anlegestellen, die von den Schiffen eines konzessionierten Schifffahrtsunternehmens benutzt werden, sowie von Molen, Dämmen und Anlagen, die der Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Wasserstrasse dienen, obliegt der Gemeinde, in der sie sich befinden.

3.4.3 Grundsätze

Art. 77 Organisation

[1] Der Staat und die Gemeinden führen die Unterhaltsarbeiten über ihre zuständigen Dienste aus.

[2] Unterhaltsarbeiten können ganz oder teilweise an Gemeinden oder Dritte übertragen werden.

Art. 78 Aufteilung der Unterhaltskosten

[1] Sind mehrere betroffene Parteien vorhanden, werden die Unterhaltskosten unter diesen aufgeteilt.

[2] Im Ausführungsreglement werden die Kriterien für die Aufteilung der Unterhaltskosten festgelegt.

[3] Betroffene Parteien können ihren Anteil an den Unterhaltskosten in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag festlegen.

[4] Vorbehalten bleibt der Beitrag zu den Unterhaltskosten, die durch die aussergewöhnliche Abnutzung der Infrastruktur gemäss Artikel 128 oder im Sinne der Gesetzgebung über die Raumplanung entstehen.

Art. 79 Arbeiten der Anstösserinnen und Anstösser

[1] Die Gemeinden können den Anstösserinnen und Anstössern mit einem Reglement die Reinigung und Räumung der Trottoirs, Treppen und Zugänge für Fussgängerinnen- und Fussgänger oder die Kosten für diese Arbeiten ganz oder teilweise auferlegen.

Art. 80 Nationalstrassen

[1] Der Unterhalt der Nationalstrassen erfolgt nach Massgabe der Bundesgesetzgebung.

Art. 81 Ersatzvornahme

[1] Unterlässt die Gemeinde oder eine Privatperson den ihr obliegenden Unterhalt der Mobilitätsinfrastruktur, so lässt die Direktion, nach Mahnung mit angemessener Frist, die Arbeiten auf Kosten der oder des Unterhaltspflichtigen ausführen.

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

3.4.4 Unterhaltsstandard

Art. 82 Im Allgemeinen

[1] Die Mobilitätsinfrastrukturen sind möglichst so zu unterhalten und zu benutzen, dass sie sich in gutem und sauberem Zustand befinden und die Verkehrssicherheit ihrer Bestimmung gemäss gewährleisten.

[2] Der Unterhalt erfolgt umweltfreundlich und wirtschaftlich. Synthetische Pflanzenschutzmittel sind für den Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturen verboten; Bundesrecht bleibt vorbehalten.

Art. 83 Winterdienst

[1] Die Mobilitätsinfrastrukturen sind während der verkehrsreichsten Stunden des Winters in dem Umfang begeh- oder befahrbar zu halten, wie dies der oder dem Unterhaltspflichtigen zumutbar ist.

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

[3] Im Ausführungsreglement werden die Einzelheiten bestimmt, namentlich die Priorisierung und den Zeitplan des Winterdienstes.

Art. 84 Beleuchtung

[1] Wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, namentlich an besonders gefährlichen Stellen und Abschnitten, in Unterführungen und in Tunnels von einer gewissen Bedeutung, müssen Mobilitätsinfrastrukturen, mit Ausnahme von Freizeitrouten, gemäss den geltenden Normen beleuchtet werden.

[2] Die Beleuchtung muss nachhaltig sein.

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

4 Mobilitätsinfrastrukturen

4.1 Bau und Ausbau

4.1.1 Mobilitätsinfrastrukturplan

4.1.1.1 Allgemein

Art. 85 Grundsätze

[1] Der Bau und der Ausbau einer Mobilitätsinfrastruktur erfolgt gemäss einem Mobilitätsinfrastrukturplan.

[2] Für den Bau und Ausbau von ausschliesslich privaten Strassen braucht es eine Baubewilligung. Im Falle eines Zweifels über die private oder öffentliche Nutzung holt die Oberamtsperson den Rat der Direktion ein.

Art. 86 Inhalt

[1] Der Mobilitätsinfrastrukturplan besteht aus den Genehmigungsplänen, welche die nötigen Angaben über die Art, die Masse und den Standort des Werkes und dessen Nebenanlagen, die entsprechenden Sicherheitsmassnahmen und die Einzelheiten technischer Natur enthalten.

[2] Wenn für das Projekt der Erwerb von privaten Grundstücken oder Teilen davon nötig ist und keine Einigung über eine freiwillige Abtretung erzielt werden kann, enthält der Mobilitätsinfrastrukturplan einen Enteignungsplan.

[3] Wenn es für das Projekt eine Signalisierungsmassnahme braucht, wird der Signalisierungsplan als Hinweis ins Genehmigungsdossier aufgenommen. Die Signalisierung ist Gegenstand eines separaten Verfahrens gemäss der Spezialgesetzgebung.

4.1.1.2 Provisorische Massnahmen

Art. 87 Temporäres Bauverbot

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

[2] Das gleiche Recht steht der Gemeinde für Mobilitätsinfrastrukturen, für die sie den Mobilitätsinfrastrukturplan erstellt hat, zu.

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

[4] Das Verbot wird hinfällig, wenn innert zwölf Monaten ab Eröffnung des Verbots keine Planungszone oder kein Mobilitätsinfrastrukturplan öffentlich aufgelegt wird.

Art. 88 Planungszonen – Inhalt

[1] Um die freie Verfügung über den benötigten Boden für den Bau einer Mobilitätsinfrastruktur zu sichern, kann die Direktion beziehungsweise die Gemeinde nach positiver Stellungnahme der Direktion Planungszonen erlassen.

[2] In den Planungszonen darf ohne die Bewilligung der Direktion, wenn es sich um eine Mobilitätsinfrastruktur, für die der Staat einen Mobilitätsinfrastrukturplan erstellt hat, handelt, beziehungsweise der Gemeinde, wenn es sich um eine andere Mobilitätsinfrastruktur handelt, kein Neu- und kein Umbau ausgeführt werden, der den Wert des Gebäudes oder Grundstücks mehrt.

[3] Die Bewilligung kann erteilt werden, wenn die projektierten Arbeiten den Bau der Mobilitätsinfrastruktur nicht erschweren oder verteuern und sie nicht in die Festlegung von Baugrenzen eingreifen.

Art. 89 Planungszonen – Verfahren

[1] Die Festlegung der Planungszonen wird von der Direktion im Amtsblatt des Kantons Freiburg veröffentlicht. Die Planungszonen können im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen eingesehen werden. Die betroffenen Grundstückseigentümerschaften werden mit separatem Schreiben benachrichtigt.

[2] Wer von den Planungszonen betroffen ist, kann während der öffentlichen Auflage bei der Behörde, welche die Planungszonen erlassen hat, Einsprache erheben.

[3] Die zuständige Behörde führt eine Einigungsverhandlung mit den Einsprechenden durch und entscheidet bei deren Scheitern über die Einsprachen.

[4] Die Festlegung der Planungszonen tritt nach deren Veröffentlichung in Kraft; eine allfällige Einsprache oder Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

Art. 90 Planungszonen – Verfall

[1] Die Planungszonen fallen mit der öffentlichen Auflage des Mobilitätsinfrastrukturplans oder spätestens fünf Jahre nach ihrer Veröffentlichung dahin.

[2] Die Direktion kann diese Frist aus wichtigen Gründen um drei Jahre verlängern.

[3] Hinfällige Planungszonen werden aus dem Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen entfernt.

4.1.1.3 Erarbeitung

Art. 91 Routen und Infrastrukturen der sanften Mobilität

[1] Der Staat erstellt den Mobilitätsinfrastrukturplan für:

a) eine Kantonsstrasse;

b) ein städtebauliches Objekt, zu dem er gemäss Artikel 167 Abs. 2 finanziell beiträgt;

c) einen Weg der sanften Mobilität, der von einem Veloweg, der nicht in den Anwendungsbereich von Absatz 3 Bst. e fällt, genutzt wird;

d) einen Weg der sanften Mobilität, der von einem gemischten kantonalen Rad- und Fussweg genutzt wird.

[2] Er kann seine Zuständigkeit auf Antrag einer Gemeinde an diese delegieren.

[3] Der Gemeinde erstellt den Mobilitätsinfrastrukturplan für:

a) eine Gemeindestrasse;

b) eine Privatstrasse in öffentlicher Nutzung;

c) ein städtebauliches Objekt, an dem der Staat sich nicht finanziell beteiligt;

d) einen Weg der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger;

e) einen Weg der sanften Mobilität, der von einem kommunalen Veloweg genutzt wird, sofern dieser sich nicht entlang einer Kantonsstrasse befindet.

[4] Das offizielle Tourismusorgan des Kantons erstellt in Zusammenarbeit mit dem Staat und der Gemeinde den Mobilitätsinfrastrukturplan für Freizeitrouten.

Art. 92 Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen als Bestandteil der Strasse

[1] Die Bestellerin oder der Besteller des Angebots im Bereich öffentlicher Verkehr ist zuständig dafür, einen Mobilitätsinfrastrukturplan für eine für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastruktur zu erstellen, die Bestandteil einer Strasse ist.

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

[3] Der Mobilitätsinfrastrukturplan für den Bau einer Bushaltestelle an einer Gemeindestrasse liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.

Art. 93 Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen

[1] Der Staat oder die Gemeinde sind jeweils für die Erstellung eines Mobilitätsinfrastrukturplans für die sonstige Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr zuständig.

[2] Die interkantonalen Vereinbarungen über die Erneuerung und die Erhaltung von Bauwerken der II. Juragewässerkorrektion bleiben vorbehalten.

[3] Die Gesetzgebung des Bundes bleibt vorbehalten.

Art. 94 Ersatzvornahme

[1] Der Staat kann anstelle der betroffenen Gemeinde einen Mobilitätsinfrastrukturplan erstellen, nachdem er die Gemeinde gemahnt und ihr eine angemessene Frist gesetzt hat, wenn der Bau oder die Sanierung einer Mobilitätsinfrastruktur erforderlich ist und:

a) sich die betroffenen Gemeinden nicht einigen können, oder

b) eine Gemeinde die erforderlichen Pläne nicht erarbeitet.

[2] Weigert sich eine Gemeinde oder eine Privatperson, die Arbeiten gemäss dem Mobilitätsinfrastrukturplan durchzuführen, so führt der Staat die Arbeiten auf Kosten der Gemeinde oder der Infrastruktureigentümerschaft aus, nachdem er diese gemahnt und ihr eine angemessene Frist gesetzt hat.

Art. 95 Koordinierung

[1] Erfordert ein Projekt die Intervention von mehreren Gemeinwesen, insbesondere wenn städtebauliche Objekte oder Mobilitätsrouten unterschiedlicher Eigentümerschaften betroffen sind, müssen Projektierungs- und Ausführungsarbeiten koordiniert werden.

[2] Die Direktion kann insbesondere ein Leitverfahren, welches das gesamte Projekt erfasst, sowie eine Leitbehörde, die für die Leitung des Verfahrens und des Projekts verantwortlich ist, definieren. Sind kantonale Mobilitätsinfrastrukturen mitbetroffen, so ist dies in der Regel der Staat.

4.1.1.4 Voraussetzungen

Art. 96 Im Allgemeinen

[1] Der Mobilitätsinfrastrukturplan muss den gängigen Regeln der Technik, den technischen, wirtschaftlichen, sicherheits- und verkehrstechnischen Erfordernissen sowie allen anderen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

[2] Zu berücksichtigen sind jedoch auch andere schützenswerte Interessen, namentlich die haushälterische Nutzung des Bodens sowie der Umweltschutz, der Schutz der Ortsbilder und des Kulturerbes und die Zugänglichkeit für Menschen mit Beeinträchtigungen.

[3] Im Ausführungsreglement werden die technischen Eigenschaften der Mobilitätsinfrastrukturen, insbesondere was die Bauart, die Fahrbahnbreite, das Gefälle, die Kurvenradien und die Sichtweiten betrifft, bestimmt.

Art. 97 Trottoirs und andere Schutzanlagen

[1] Trottoirs und andere Einrichtungen zum Schutz der Allgemeinheit, wie Über- und Unterführungen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Tiere sowie Bushaltestellen, sind zu bauen, wenn die Verkehrsdichte oder die Erfordernisse der Sicherheit dies notwendig machen.

[2] Die Beschaffenheit der Anlagen sowie die technischen Anforderungen werden im Ausführungsreglement bestimmt.

[3] Es dürfen keine neuen Bahnübergänge geschaffen werden.

Art. 98 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung

[1] Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkung müssen grundsätzlich Teil eines Gesamtkonzepts sein und in den Gemeinderichtplan integriert werden.

[2] Bei Projekten zur Neugestaltung von Ortsdurchfahrten auf Kantons- und Gemeindestrassen wird im Besonderen darauf geachtet, dass die vom Verkehr verursachten Belastungen und Konflikte reduziert und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert werden.

[3] Auf Kantonsstrassen gilt aufgrund ihrer Funktion im Strassennetz grundsätzlich eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Abweichungen davon sind nur in den besonderen Fällen gemäss Bundesgesetzgebung möglich.

4.1.1.5 Verfahren

Art. 99 Ordentliches Verfahren – Grundsatz

[1] Für die Genehmigung, die Änderung und die Aufhebung des Mobilitätsinfrastrukturplans gelten sinngemäss:

a) Artikel 22 RPBG, wenn der Mobilitätsinfrastrukturplan in die Zuständigkeit des Staates fällt;

b) die Artikel 83-89 RPBG, wenn der Mobilitätsinfrastrukturplan in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt

[2] Grundeigentümerschaften, deren Liegenschaften für das Projekt beansprucht werden, werden von der für das Projekt zuständigen Behörde direkt benachrichtigt.

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

Art. 100 Ordentliches Verfahren - Sonderregelungen

[1] Wenn eine Mobilitätsinfrastruktur den Bau eines Nebenbauwerks oder eine Bewilligung gemäss Spezialgesetzgebung erfordert, erlässt die Direktion eine einzige umfassende Bewilligung.

[2] Betrifft der Mobilitätsinfrastrukturplan den Bau einer gemäss der Bundesgesetzgebung zur Personenbeförderung nicht bewilligungspflichtigen Seilbahn, insbesondere eines Skilifts oder einer Kleinseilbahn, so gilt die Genehmigung der Direktion als kantonale Bewilligung gemäss der Bundesgesetzgebung über die Seilbahnen zur Personenbeförderung.

[3] Bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr müssen begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden.

[4] Jeder Mobilitätsinfrastrukturplan kann Gegenstand eines Vorprüfungsgesuchs sein, um die Zulässigkeit des Projekts zu prüfen.

Art. 101 Vereinfachtes Verfahren

[1] Das vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:

a) örtlich begrenzten Projekten mit wenigen, eindeutig bestimmbaren Betroffenen;

b) Infrastrukturen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, die keine schutzwürdigen Interessen Dritter tangieren und sich nur unerheblich auf Mobilität, Raumplanung und Umwelt auswirken;

c) Infrastrukturen, die spätestens nach 3 Jahren wieder entfernt werden;

d) geringfügigen Änderungen des Mobilitätsinfrastrukturplans im Verlauf des Verfahrens.

[2] Im vereinfachten Verfahren wird das Projekt weder publiziert noch öffentlich aufgelegt. Die Bauherrschaft benachrichtigt durch eingeschriebenen Brief die Betroffenen, die innert 14 Tagen Einsprache erheben können, soweit sie nicht bereits zuvor schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben.

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

[4] Im Übrigen ist das ordentliche Verfahren anwendbar. Im Zweifelsfall wird dieses angewandt.

Art. 102 Detailbebauungsplan

[1] Der Bau und der Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturen, die sich aus einem Detailbebauungsplan gemäss Artikel 62 ff. RPBG ergeben, können im Verfahren für den entsprechenden Detailbebauungsplan genehmigt werden.

[2] Erfordert ein Bauprojekt bauliche Massnahmen, die eine Mobilitätsinfrastruktur betreffen, so etwa den Ausbau von Strassen oder den Bau von Nebenanlagen, so kann für das Projekt ein Detailbebauungsplan gemäss Artikel 62 ff. RPBG erstellt werden, der diese Massnahmen einschliesst.

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

[4] Betrifft der Detailbebauungsplan eine Mobilitätsinfrastruktur in der Zuständigkeit des Kantons, so muss vorab die Genehmigung der Direktion eingeholt werden.

Art. 103 Sperrwirkung

[1] Nach der Auflage des Mobilitätsinfrastrukturplans oder der Benachrichtigung der Grundeigentümerschaften darf auf den betroffenen Grundstücken nichts vorgenommen werden, was die Ausführung des Plans behindern könnte. Insbesondere ist die Überbauung der für das Projekt ausgeschiedenen Flächen und innerhalb der Bauverbotsgrenzen untersagt.

[2] Auf den betroffenen Grundstücken ist die Direktion, wenn es sich um eine Mobilitätsinfrastruktur handelt, für die der Staat den Mobilitätsinfrastrukturplan erstellt hat, oder die Gemeinde, bei den anderen Mobilitätsinfrastrukturen, für die Erteilung der Bewilligung zuständig.

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

Art. 104 Vorzeitiger Baubeginn

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

4.1.1.6 Wirkungen

Art. 105 Baubewilligung

[1] Die Genehmigung eines Mobilitätsinfrastrukturplans gilt als Baubewilligung.

Art. 106 Gültigkeitsdauer

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

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

4.1.1.7 Landerwerb

Art. 107 Grundsatz

[1] Die Plangenehmigungsbehörde versucht so früh wie möglich und noch vor Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens, die notwendigen Rechte freihändig oder durch Güterzusammenlegung einvernehmlich zu erwerben. Kommt keine Einigung zustande, so wird das Enteignungsverfahren durchgeführt.

[2] Das Verfahren zur Güterzusammenlegung wird nach der kantonalen Gesetzgebung über die Bodenverbesserung und der Raumplanungs- und Baugesetzgebung durchgeführt.

Art. 108 Öffentliche Urkunden

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

a) sie beziehen sich auf Landerwerb durch ein Gemeinwesen im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturen; und

b) sie beziehen sich weder auf den Erwerb ganzer Parzellen im Hinblick auf einen Abtausch oder eine spätere Güterzusammenlegung noch auf einen vorsorglichen Erwerb vor der Auflage eines Projekts.

[2] Das gleiche gilt, wenn öffentliche Parzellen ins Privateigentum übertragen werden.

[3] Die nach diesem Artikel vorgenommenen Eigentumsübertragungen sind von den Gebühren für den Grundbucheintrag und der Handänderungssteuer befreit.

Art. 109 Anmerkung

[1] Die provisorische schriftliche Vereinbarung zwischen den Eigentümerschaften und dem öffentlichen Gemeinwesen im Hinblick auf den Landerwerb für den Bau- oder Ausbau einer Mobilitätsinfrastruktur kann im Grundbuch angemerkt werden.

[2] Die Anmerkung wird auf die Anmeldung durch das Gemeinwesen hin eingetragen.

[3] Die Anmerkung wird von der Grundbuchverwalterin oder vom Grundbuchverwalter von Amtes wegen zum Zeitpunkt des von der amtlichen Ingenieur-Geometerin oder vom amtlichen Ingenieur-Geometer beantragten Eigentumsübergangs gelöscht.

Art. 110 Enteignung

[1] Mit der Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans werden die im Enteignungsplan ausgewiesenen Flächen, die für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Mobilitätsinfrastruktur sowie für Anpassungsarbeiten auf benachbarten Grundstücken erforderlich sind, enteignet. Bei der Genehmigung der Pläne entscheidet die zuständige Behörde auch über etwaige Einsprachen, welche die Enteignung betreffen.

[2] Können sich die Behörde und die betroffene Grundeigentümerschaft nicht über die Höhe einer allfälligen Entschädigung einigen, können sie sich an die Enteignungskommission wenden, die über die Entschädigung entscheidet.

4.1.2 Ausführung der Arbeiten

Art. 111 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates

[1] Die Bau- und Ausbauarbeiten von und an Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum des Staates, mit Ausnahme der städtebaulichen Objekte, die vollständig von der Gemeinde finanziert werden, werden vom Staat ausgeführt.

[2] Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen der Direktion. Die Aufgabe kann ganz oder teilweise an eine Gemeinde oder eine Drittpersonen übertragen werden.

Art. 112 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Gemeinden und städtebauliche Objekte

[1] Die Bau- und Ausbauarbeiten von und an Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum der Gemeinden und von städtebaulichen Objekten, an deren Kosten sich der Staat nicht beteiligt, werden von der Gemeinde ausgeführt.

[2] Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen der Gemeinde. Die letzterwähnte Aufgabe kann ganz oder teilweise an Dritte übertragen werden.

[3] Die Bestimmungen des Gesetzes über die Gemeinden zur Zuständigkeit der verschiedenen Behörden in finanziellen Angelegenheiten bleiben vorbehalten.

Art. 113 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten

[1] Bau- und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten werden von diesen ausgeführt.

Art. 114 Zuständigkeiten – Koordination

[1] Ist für das Projekt die Intervention von mehreren Gemeinwesen vorgesehen, insbesondere wenn städtebauliche Objekte oder Mobilitätsinfrastrukturen verschiedener Eigentümerschaften betroffen sind, so sind die Bau- und Ausbauarbeiten zeitlich und inhaltlich dergestalt aufeinander abzustimmen, dass die vorteilhafteste Lösung gewählt werden kann.

[2] Namentlich können sämtliche Arbeiten gemeinsam vergeben werden oder eines der Gemeinwesen kann ermächtigt werden, sämtliche Arbeiten zu vergeben.

Art. 115 Anforderungen

[1] Bei der Durchführung der Arbeiten sind die Sicherheit und die schutzwürdigen Belange im Sinne von Artikel 96 Abs. 2 zu berücksichtigen, insbesondere durch den Einsatz von recycelten Materialien sowie energieeffizienter und nachhaltiger Technologien, die mit den Anforderungen und Qualitätskriterien der Mobilitätsformen vereinbar sind.

Art. 116 Temporäre Schutzanlagen

[1] Die Grundeigentümerschaften müssen temporäre Schutzanlagen gestatten, die für den Bau und Ausbau der Mobilitätsinfrastrukturen und ihren Schutz gegen Schäden durch Natureinwirkungen notwendig sind.

[2] Sie werden vorgängig über die Errichtung dieser Anlagen benachrichtigt.

[3] Für die aus den Massnahmen entstehenden Schäden wird eine angemessene Entschädigung ausbezahlt. Kommt keine Einigung zustande, so wird die Entschädigung von der Enteignungsrichterin oder vom Enteignungsrichter festgesetzt.

Art. 117 Inbetriebnahme

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

4.2 Benutzung

4.2.1 Grundsätze

Art. 118 Gemeingebrauch

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

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

[3] Die Einschränkung des Gemeingebrauchs berechtigt nicht zu einer Entschädigung.

[4] Die gesetzlichen Bestimmungen über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung bleiben vorbehalten.

Art. 119 Bereitstellung der Infrastruktur

[1] Die Infrastrukturen müssen allen Anbieterinnen und Anbietern von Leistungen des öffentlichen Verkehrs gegen angemessene Entschädigung zur Verfügung gestellt werden.

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

Art. 120 Parkplätze

[1] Die Gestaltung der Parkplatzordnung auf und entlang der Mobilitätsinfrastrukturen, die im Eigentum des Staates sind, obliegt dem Staat. Bei allen übrigen Infrastrukturen obliegt diese Aufgabe der jeweiligen Gemeinde.

[2] Betreiberinnen und Betreiber eines öffentlich zugänglichen Parkplatzes von erheblicher Grösse sind verpflichtet:

a) an jedem Eingang eine Tafel, welche die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in Echtzeit anzeigt, zu installieren; sie stellen dem Gemeinwesen diese Daten gemäss Artikel 4 zur Verfügung;

b) Elektroladestationen zu installieren.

4.2.2 Werkleitungen

Art. 121 Grundsatz

[1] Werkleitungen im Bereich der Mobilitätsinfrastrukturen können aufgrund einer Bewilligung der Eigentümerschaft der Infrastruktur erstellt, umgelegt, erneuert oder unterhalten werden.

[2] Werkleitungen sind unter der Fahrbahn zu verlegen, wenn eine andere Lage nachweislich nicht möglich ist. Ihr Bau und ihre Instandhaltung dürfen den Verkehr nicht gefährden.

[3] Arbeiten an den Werkleitungen sind mit dem Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturen zu koordinieren.

Art. 122 Haftung der Werkleitungseigentümerschaft

[1] Die Werkleitungseigentümerschaft haftet gegenüber der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur für sämtliche Zusatzkosten und Schäden, welche durch die Werkleitungen oder Arbeiten an ihnen verursacht werden.

[2] Erfordern Bauarbeiten an der Mobilitätsinfrastruktur eine Anpassung oder Verlegung der Werkleitungen, ist die Werkleitungseigentümerschaft verpflichtet, die Leitungen auf eigene Kosten anzupassen oder zu verlegen.

[3] Verursacht die Rücksichtnahme auf Leitungen Mehrkosten beim Bau oder Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturen, so trägt die Werkleitungseigentümerschaft diese Mehrkosten.

4.2.3 Eigentumsbeschränkungen

Art. 123 Schutz des Verkehrs

[1] Eigentümerschaften müssen temporäre Eingriffe auf ihren Grundstücken durch Betreten, Abstellen von Fahrzeugen und Geräten oder die Erstellung von Anlagen dulden, wenn dies zum Schutz der Mobilitätsinfrastruktur oder des Verkehrs, insbesondere infolge von Naturereignissen oder Unfällen, notwendig erscheint.

[2] Die Eigentümerschaften sind über den Eingriff so schnell wie möglich zu informieren.

[3] Erweisen sich die Massnahmen als langfristig oder dauerhaft, so ist eine Entschädigung zu entrichten.

Art. 124 Vermessung, Sondierung und Verpflockung

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

[2] Die betroffenen Personen werden vorgängig mit einer amtlichen Veröffentlichung oder, sofern sie nicht zu zahlreich sind, persönlich informiert.

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

[4] Die Enteignungsgesetzgebung bleibt vorbehalten.

Art. 125 Temporäre Verkehrsmassnahmen

[1] Sind aufgrund von Verkehrsstörungen Verkehrsmassnahmen nötig, insbesondere infolge von Naturereignissen, Unfällen, Grossanlässen oder Bauarbeiten, so sind die Anstösserinnen und Anstösser gehalten, ihr Grundstück und insbesondere Strassen und Wege temporär für die Aufrechterhaltung des Verkehrs zur Verfügung zu stellen.

[2] Die Person, welche die Verkehrsmassnahme verursacht hat, haftet für den Schaden, welcher der Eigentümerschaft der Strasse entstanden ist, und für die Kosten solcher Massnahmen.

[3] Die Direktion und die Kantonspolizei koordinieren die Verkehrsmassnahmen. Die Kantonspolizei gewährleistet den Verkehrsfluss bei Beschränkungen des Verkehrs. Beide können ihre Zuständigkeit an eine Gemeinde delegieren.

Art. 126 Installation von Elektroladestationen

[1] Auf Gesuch bestimmen die öffentlichen Gemeinwesen Standorte für die Errichtung von Elektroladesäulen oder -stationen auf ihrem öffentlichen Grund, soweit dadurch andere Bauvorhaben nicht unmöglich gemacht werden.

4.2.4 Unsachgemässe Nutzung

Art. 127 Missbräuchliche Nutzung

[1] Es ist untersagt, die Mobilitätsinfrastruktur zu versperren, zu verunreinigen, zu beschädigen oder sonst wie unsachgemäss zu benutzen.

[2] Wer eine Mobilitätsinfrastruktur verunreinigt, hat sie unverzüglich wieder instandzusetzen. Andernfalls besorgen dies die öffentlichen Dienste auf Kosten der verantwortlichen Person.

[3] Die Reparaturkosten der beschädigten Mobilitätsinfrastruktur gehen zu Lasten der Urheberin oder des Urhebers des Schadens.

[4] Subsidiär sind die Kosten von der Eigentümerschaft zu tragen.

[5] Im Falle einer Umweltverschmutzung richtet sich der Eingriff nach der Gewässergesetzgebung.

Art. 128 Aussergewöhnliche Abnützung

[1] Verursachen Transporte eine ungewöhnliche Abnützung oder Beschädigung der Mobilitätsinfrastrukturen, so trägt die Person, die diese Transporte angeordnet, und subsidiär die Person, die sie unternommen hat, die Reparatur- oder Unterhaltskosten.

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

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

Art. 129 Schadenersatz

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

Art. 130 Verlassene Fahrzeuge

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

[2] Im Ausführungsreglement wird das Entsorgungsverfahren bestimmt.

4.3 Angrenzende Grundstücke

4.3.1 Grundsätze

Art. 131 Im Allgemeinen

[1] Die Eigentümerschaften angrenzender Grundstücke dürfen die Mobilitätsrouten weder durch Bauten, Anlagen, Pflanzen, Bäume noch durch sonstige Vorkehren beeinträchtigen. Sie haben ihr Grundstück entsprechend zu unterhalten.

[2] Die Nutzung dieser Grundstücke darf insbesondere keine Sicherheitsprobleme verursachen und die Sicht der Benutzerinnen und Benutzer der Mobilitätsroute und deren Zugänge nicht einschränken.

[3] Bei Mobilitätsrouten auf staatlichem Grundeigentum ordnet die Direktion, bei anderen Mobilitätsrouten die Gemeinde, die Beseitigung der bestehenden Gefahrenursache an.

Art. 132 Änderung am Gelände

[1] Die Eigentümerschaften dürfen an den an Mobilitätsrouten anstossenden Grundstücken keine Änderungen vornehmen, welche die Festigkeit der Mobilitätsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

[2] Wenn natürliche oder künstliche Veränderungen des umliegenden Geländes die Integrität der Mobilitätsroute bedrohen oder eine Verkehrsgefahr darstellen, muss die oder der Unterhaltspflichtige die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen ergreifen.

[3] Wenn die Umstände es erfordern, trifft die zuständige Behörde diese Massnahmen unverzüglich auf Kosten der Eigentümerschaft des Nachbargrundstücks.

Art. 133 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken

[1] Es ist untersagt, Wasser oder andere Flüssigkeiten auf die Mobilitätsinfrastruktur zu leiten, umzuleiten oder darüber fliessen zu lassen.

[2] Die Zuleitung von Wasser in eine Entwässerungsanlage einer Mobilitätsinfrastruktur bedarf einer Bewilligung der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur.

Art. 134 Wasserabfluss – Strassenabwasser

[1] Abwässer der Fahrbahnen müssen von den tiefergelegenen Grundstücken aufgenommen werden, auch wenn die Ableitung durch Rinnen, Sickergräben oder Durchlässe erfolgt. Die Entsorgung gemäss gesetzlichen Anforderungen bleibt vorbehalten.

[2] Erleidet die Eigentümerschaft des tiefergelegenen Grundstücks dadurch einen übermässigen Schaden, so kann sie von der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur verlangen, dass sie auf deren Kosten eine Leitung durch das untere Grundstück legt.

[3] Anstösserinnen oder Anstösser müssen den Durchgang der Kanalisationen, welche die Abwässer der Mobilitätsinfrastruktur durch ihr Grundstück abführen, gegen volle Entschädigung zulassen.

[4] Die Eigentümerschaft einer öffentlichen Kanalisation ist verpflichtet, gegen volle Entschädigung Abwässer der Mobilitätsinfrastruktur zu übernehmen, wenn die Kanalisation und der generelle Entwässerungsplan dies zulassen.

4.3.2 Abstand und Lichtraumprofil

Art. 135 Lichtraumprofil

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

[2] Der Raum über Routen der sanften Mobilität, mit Ausnahme von offiziellen Freizeitrouten, ist bis auf eine Höhe von 4 Metern frei zu halten.

Art. 136 Bauabstand zu Velowegen

[1] Der Mindestabstand von einem getrennten Veloweg, der von Gebäuden und Anlagen eingehalten werden muss, beträgt 5 Meter ab dem Fahrbahnrand.

[2] Die Bestimmungen der Artikel 138-140 bleiben vorbehalten.

Art. 137 Bauabstand zu Strassen – Grundsatz

[1] Die ab dem Fahrbahnrand der Strasse gemessenen Mindestabstände, die für Bauten, Anlagen, Pflanzungen oder sonstige Gegenstände entlang einer öffentlichen Strasse unter Vorbehalt nachfolgender Bestimmungen zu beachten sind, betragen:

a) für eine Hauptverkehrsstrasse oder eine Verbindungsstrasse ausserorts, 5 Meter für eine Fahrbahn mit einer Breite von 11 Metern oder mehr. Bei einer Fahrbahnbreite von weniger als 11 Metern erhöht sich der Abstand um 1 Meter für jeden Meter weniger Fahrbahnbreite, darf aber 10 Meter nicht überschreiten;

b) für eine Hauptverkehrsstrasse oder eine Verbindungsstrasse innerorts:

   1. 7 Meter bei einer Fahrbahnbreite von 6 Metern oder weniger;

   2. 6 Meter bei einer Fahrbahnbreite von 7 Metern;

   3. 5 Meter bei einer Fahrbahnbreite von 8 Metern oder mehr;

c) 5 Meter bei einer Sammel- oder Erschliessungsstrasse.

Art. 138 Bauabstand zu Strassen – Pflanzungen

[1] Landwirtschaftliche Anpflanzungen mit einer maximalen Höhe von 0,60 Meter über dem Niveau der Fahrbahn und Hecken mit einer maximalen Höhe von 0,90 Meter sind innerhalb des Bauabstands zulässig:

a) auf Erschliessungsstrassen;

b) auf anderen Strassenarten, sofern ein Mindestabstand von 1,65 Meter zum Fahrbahnrand eingehalten wird.

[2] Überschreiten die Pflanzungen diese Höhe, so müssen sie um das Mass der Überschreitung zurückgesetzt werden.

[3] Innerhalb des Bauabstands und unabhängig von der Strassenart sind zulässig:

a) Bepflanzungen, die im Rahmen von städtebaulichen Arbeiten und Ausbauten vorgenommen werden;

b) Wälder bis zu einem Abstand von 6 Metern vom Fahrbahnrand; die eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen zur Rodung bleiben vorbehalten.

Art. 139 Bauabstand zu Strassen – Mauern und Einfriedungen

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

[2] Stacheldrahtzäune sind untersagt.

[3] Leichte oder provisorische Einfriedungen können entlang von Gemeindestrassen sowie privaten Strassen in öffentlicher Nutzung bis 0,75 Meter an den Fahrbahnrand hin erstellt werden.

Art. 140 Bauabstand zu Strassen – Reklametafeln

[1] Die Reklame in Strassennähe wird durch die Spezialgesetzgebung des Bundes und des Kantons geregelt.

Art. 141 Bauabstand zu Strassen – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

[1] Die Mindestabstände nach Artikel 137 sind bei der Revision der Ortspläne in den Zonennutzungsplan zu übertragen.

[2] Sieht der Zonennutzungsplan geringere Bauabstände vor, so gehen die in diesem Gesetz festgelegten Abstände vor. Eine Ausnahme von diesem Prinzip gilt:

a) in den Fällen, in denen eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben ist;

b) falls ein Gesamtkonzept zur Ortsdurchfahrt existiert; oder

c) in einem bestimmten Sektor, wenn dies durch eine Studie belegt ist.

[3] Grössere Abstände aufgrund des Zonennutzungsplans bleiben vorbehalten.

Art. 142 Besitzstand – Bauten und Anlagen

[1] Die Garantie des Besitzstands für vorschriftswidrige Bauten und Anlagen richtet sich nach den Vorschriften der Bau- und Raumplanungsgesetzgebung.

Art. 143 Besitzstand – Pflanzungen und andere kleine Objekte

[1] Vorschriftswidrige Pflanzungen und andere kleine Objekte sind den geltenden Vorschriften anzupassen, selbst wenn sie zur Zeit ihrer Planung, ihres Anbaus oder ihrer Errichtung rechtmässig waren.

[2] Die Gesetzgebung über den Natur- und Landschaftsschutz bleibt vorbehalten.

Art. 144 Unterhalt

[1] Mauern, Einfriedungen, Pflanzen, Bauten und anderen Anlagen längs der Mobilitätsroute müssen in Übereinstimmung mit dem Natur- und Landschaftsschutz und den Gemeindereglementen in gutem Zustand gehalten und unterhalten werden.

[2] Stellen sie eine Gefahr dar, so hat die Eigentümerschaft oder die oder der verantwortliche Dritte sofort entsprechende Vorkehrungen zu treffen, um die Sicherheit der Mobilitätsroute zu gewährleisten.

Art. 145 Ausnahmen

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

a) die Mindestabstände und -profile nach den Artikeln 135–139 durch die Bewilligung einer Ausnahme verringern, sofern dies nicht dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und keine Beeinträchtigung der Nachbarschaft zur Folge hat;

b) die Mindestabstände und -profile nach den Artikeln 135–139 erhöhen.

[2] Die Eigentümerschaften und die betroffenen Dritten werden zuvor angehört.

[3] Steht die Ausnahmebewilligung im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben, so wird diese gemeinsam mit der Baubewilligung zugestellt.

[4] Die gewährte Ausnahmenbewilligung ist auf Antrag der zuständigen Behörde im Grundbuch anzumerken.

[5] Wird für die Verbreiterung einer Mobilitätsinfrastruktur der Erwerb von Grund und Boden innerhalb der Baugrenze oder des freien Raums erforderlich, so sind auf Aufforderung der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur hin allfällige in diesem Streifen seit dessen Bestehen erstellte Bauten und Anlagen, einschliesslich der Leitungen, auf Kosten ihrer Eigentümerschaften den neuen Verhältnissen anzupassen oder zu entfernen.

Art. 146 Ersatzvornahme

[1] Kommt die Eigentümerschaft oder die oder der verantwortliche Dritte nach Mahnung den Verpflichtungen aus den Artikeln 135 ff. nicht nach, so lässt die Behörde, die den Entscheid getroffen hat, die notwendigen Arbeiten ausführen oder die betreffenden Objekte auf deren oder dessen Kosten entfernen.

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

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

4.3.3 Private Zufahrten

Art. 147

[1] Zugänge, Zufahrten, Weganschlüsse und Einmündungen aller Art auf Mobilitätsinfrastrukturen, ihre Erweiterung und ein gesteigerter Gemeingebrauch bedürfen einer Baubewilligung.

[2] Die Anzahl der motorisierten Zugänge zu einer Mobilitätsinfrastruktur ist auf das strikte Minimum zu beschränken.

[3] Die Kosten eines neuen oder geänderten Anschlusses und die Anpassung der Infrastruktur trägt die betroffene Grundeigentümerschaft.

[4] Im Interesse der Verkehrssicherheit kann die Zufahrt zu einem Grundstück durch ein Fahrverbot oder eine Änderung der Mobilitätsinfrastruktur aufgehoben oder eingeschränkt werden. Im Falle einer Aufhebung muss die Infrastruktureigentümerschaft sicherstellen, dass ein alternativer Netzzugang sichergestellt wird. Ist dies nicht der Fall, muss sie einen ausreichenden Zugang schaffen oder eine angemessene Abgeltung leisten.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Bestellerinnen und Besteller

Art. 148 Allgemeines

[1] Bestellerinnen und Besteller von Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs sind der Bund, der Staat und die Gemeinden.

[2] Sie organisieren in Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen den öffentlichen Personenverkehr und, wo Abstimmungsbedarf besteht, mit dem Schienengüterverkehr auf dem Kantonsgebiet.

Art. 149 Regionalverbunde

[1] Gemeinden können sich ohne Rücksicht auf die Bezirks- oder Kantonszugehörigkeit zu Regionalverbunden zusammenschliessen, um in einem bestimmten Perimeter auftretende Probleme zu lösen.

[2] Die Regionalverbunde können die den Gemeinden übertragenen Befugnisse ausüben.

[3] Soweit es die Gemeinden nicht anders bestimmen, ist der regionale Verkehrsverbund ein Gemeindeverband.

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

5.2 Bestellung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs

Art. 150 Grundsatz

[1] Die Bestellerinnen oder Besteller bestellen die Verkehrsangebote von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und gelten das Betriebsdefizit gemäss einer Angebotsvereinbarung in Übereinstimmung mit der Bundesgesetzgebung ab.

[2] Soweit bundesrechtliche Vorschriften nichts anderes vorsehen und dem kein öffentliches Interesse entgegensteht, können die von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu erbringenden Leistungen auf den Linien des öffentlichen Personenverkehrs ausgeschrieben werden.

[3] Im Ausführungsreglement wird das Nähere geregelt, insbesondere wann Transportleistungen auszuschreiben sind, wie die Verfahren zu koordinieren sind und in welchen Fällen auf eine Ausschreibung verzichtet werden kann.

Art. 151 Zielvereinbarung

[1] Die Bestellerin oder der Besteller kann für die bestellten Transportleistungen, die nicht ausgeschrieben werden, mit dem betroffenen Unternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen.

[2] Die Zielvereinbarung kann namentlich Ziele zu den Leistungen, zur Qualität, zur Quantität, zu Einnahmen und Kosten sowie zu den Umweltvorgaben und sozialen Gesichtspunkten des Verkehrsangebots enthalten, die das Unternehmen in einem bestimmten Zeitraum erreichen muss. Sie kann Massnahmen für den Fall vorsehen, dass die Ziele nicht erreicht werden.

[3] Sie kann ein Bonus-Malus-System für die Qualität und die finanziellen Kennzahlen enthalten.

Art. 152 Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs

[1] Der Staat bestellt zusammen mit dem Bund die Angebote des regionalen Personenverkehrs gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und gemäss diesem Gesetz.

[2] Der Staat kann selbstständig Linien des Personenverkehrs von kantonalem Interesse bestellen:

a) Linien des Ortsverkehrs auf eigenen Trassen;

b) Linien, die es ermöglichen, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erfüllen.

[3] Für das Bestellverfahren gelten die Bestimmungen für die Bestellung von regionalem Personenverkehr sinngemäss.

[4] Der Staat berücksichtigt die Interessen der Gemeinden bei der Bestellung.

[5] Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

Art. 153 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz

[1] Die Gemeinden können Angebote für den lokalen Personenverkehr auf ihrem Gebiet bestellen, sofern diese die Linien des regionalen Personenverkehrs nicht konkurrieren.

[2] Der Staat als Mitbesteller beteiligt sich an der Bestellung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs, sofern dieses:

a) ermöglicht, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen;

b) die Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, so wie sie im Ausführungsreglement präzisiert werden, erfüllt; und

c) mit den von der Gemeinde oder vom Regionalverbund festgelegten Leitgrundsätzen übereinstimmt.

Art. 154 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Verfahren für die gemeinsame Bestellung

[1] Bei einer gemeinsamen Bestellung verständigen sich der Staat und die Gemeinde oder der Verkehrsverbund über die Grundsätze und den Inhalt des zu bestellenden Angebots.

[2] Die Gemeinde oder der Verkehrsverbund holt die Offerten ein, prüft sie und unterbreitet dem Staat ihre oder seine Vorschläge.

[3] Wenn sie sich einigen, schliessen der Staat und die Gemeinde oder der Verkehrsverbund die Angebotsvereinbarung mit dem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ab.

Art. 155 Angebotsvereinbarung

[1] Die Vereinbarung mit dem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs beinhaltet die zu erbringenden Leistungen und die Qualitätsziele, insbesondere den Fahrplan, das Tarifsystem, den minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrad sowie die Fahrzeugstandards.

[2] Es können weitere Anforderungen gestellt werden, insbesondere zugunsten des Fernverkehrs oder der nachhaltigen Entwicklung.

[3] Die Vereinbarung kann ein Bonus-Malus-System für die Qualität und die finanziellen Kennzahlen enthalten.

Art. 156 Zuweisung des Ertragsüberschusses

[1] Die Regelungen des Bundes über die Zuweisung und die Obergrenze des Überschusses aus dem regionalen Personenverkehr gelten sinngemäss für den Personenverkehr von kantonalem Interesse und den lokalen Personenverkehr.

5.3 Bewilligung zum Betrieb einer Seilbahn

Art. 157

[1] Der Betrieb einer Seilbahn, für den es keine Konzession gemäss Bundesgesetzgebung braucht, namentlich von Skiliften und Kleinseilbahnen, bedarf einer Bewilligung der Direktion.

[2] Weitere Verkehrsangebote von geringerer Bedeutung bedürfen einer kantonalen Bewilligung gemäss Bundesgesetzgebung.

[3] Das Konkordat vom 15. Oktober 1951 über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte bleibt vorbehalten.

[4] Im Ausführungsreglement werden das Vernehmlassungsverfahren und das Verfahren zur Gewährung von Bewilligungen festgelegt.

6 Finanzierung

6.1 Grundsätze der Subventionierung

Art. 158 Formen und Koordination der Subventionen

[1] Der Staat gewährt im Rahmen der dafür bewilligten Mittel die Subventionen für die Mobilität gemäss diesem Abschnitt 6.

[2] Die Subventionen können als nicht rückzahlbare Beiträge, als Darlehen zu Vorzugskonditionen oder als Bürgschaften gewährt werden.

[3] Die Subventionen, die aufgrund der verschiedenen Bestimmungen dieses Gesetzes und die vom Bund oder aufgrund anderer kantonaler Bestimmungen gewährt werden, sind aufeinander abzustimmen.

Art. 159 Beitragsberechtigte

[1] Beitragsberechtigt sind Gemeinden, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätsinfrastrukturen und des öffentlichen Verkehrs sowie weitere Personen oder Organisationen, die mobilitätsbezogene Aktivitäten durchführen.

[2] Die Bestimmungen, die den Kreis der Berechtigten bestimmter Subventionsarten festlegen, bleiben vorbehalten.

Art. 160 Berechnung, Vergabe, Verwaltung und Überwachung der Subventionen

[1] Die Berechnungsgrundlage und die Modalitäten der Subventionsgewährung werden vom Staatsrat festgelegt.

[2] Die Subventionen werden gemäss den Bestimmungen der Subventionsgesetzgebung verwaltet und überwacht.

Art. 161 Dauer

[1] Bei der Dauer einer Subvention wird die für die Durchführung des Projekts erforderliche Zeit berücksichtigt; besondere Bestimmungen, die von den Bundesbehörden in Anwendung der Bundesgesetzgebung festgelegt werden, bleiben vorbehalten.

6.2 Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes

Art. 162

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

[2] Der Fonds bezweckt:

a) die Sicherheit des Mobilitätsnetzes durch kantonale Präventionskampagnen zu fördern;

b) Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Mobilitätsnetzes zu fördern;

c) die Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung, insbesondere in den Schulen, zu unterstützen.

[3] Der Fonds wird gespiesen durch:

a) einen Zwanzigstel des jährlichen Erlöses aus den Ordnungsbussen, die der Staat aufgrund des Ordnungsbussengesetzes des Bundes einnimmt;

b) zu seinen Gunsten ausgerichtete Vermächtnisse, Schenkungen und Spenden;

c) alle anderen Ressourcen, die ihm zugewiesen werden können.

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

[5] Die Direktion und die für die Sicherheit und die Justiz zuständige Direktion entscheiden auf Vorschlag der Kommission hin gemeinsam über die Zweckbestimmung der verfügbaren Mittel bis zu einer Höhe von 100 000 Franken. Über diesen Betrag hinaus liegt die Zuständigkeit beim Staatsrat.

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

[7] Die eingegangenen finanziellen Verpflichtungen dürfen den im Fonds verfügbaren Betrag nicht übersteigen.

6.3 Nachhaltige Mobilität

Art. 163 Umweltfreundliche und geteilte Mobilität

[1] Der Staat fördert die Benutzung von Fahrzeugen mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt, indem er insbesondere die Elektrifizierung oder eine andere erneuerbare Energieform und die geteilte Mobilität finanziell unterstützt.

Art. 164 Innovation

[1] Der Staat fördert im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung, die Sicherheit und den Umweltschutz Forschungsvorhaben und Initiativen zur Mobilität sowie zum Bau und Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturen und unterstützt sie finanziell.

6.4 Mobilitätsinfrastrukturen

6.4.1 Kostenaufteilung

Art. 165

[1] Sind mehrere Parteien an einem Bau- oder Ausbauprojekt beteiligt, insbesondere verschiedene Gemeinwesen, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs oder weitere Private, so werden die Kosten unter den Beteiligten nach Massgabe ihres Interesses und des Verursacherprinzips aufgeteilt, wobei die folgenden Bestimmungen vorbehalten bleiben.

[2] Im Ausführungsreglement werden die Kriterien für die Kostenaufteilung festgelegt.

[3] Die betroffenen Parteien können ihren Anteil an den Kosten der Mobilitätsinfrastruktur in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag festlegen.

6.4.2 Strassen

Art. 166 Grundsatz

[1] Die Bau- und Ausbaukosten sowie die Kosten der Bestandteile der Strassen werden von der Strasseneigentümerschaft getragen.

[2] Zu den Kosten gehören insbesondere die Ausgaben für die Studien zur Projektierung, den Grundstückserwerb, die Bauarbeiten, die Bauaufsicht und die Vermarkung.

[3] Das Raumplanungsrecht, insbesondere die Beteiligung der Eigentümerschaften an den Erschliessungskosten, bleibt vorbehalten.

Art. 167 Städtebauliche Objekte

[1] Die Bau- und Ausbaukosten von städtebaulichen Objekten gehen zu Lasten der Gemeinde oder allfälligen betroffenen privaten Dritten.

[2] Der Staat beteiligt sich an den Bau- und Ausbaukosten städtebaulicher Objekte, die er fordert, weil sie durch die Verkehrsentwicklung auf der Kantonsstrasse notwendig geworden sind.

[3] Im Ausführungsreglement werden die Bedingungen für die Beteiligung des Staates festgelegt.

[4] Werden verkehrs- oder geschwindigkeitsberuhigende Massnahmen auf Kantonsstrassen innerhalb von Ortschaften hauptsächlich aufgrund des Durchgangsverkehrs notwendig, subventioniert der Staat diese Massnahmen nach Massgabe des Durchgangsverkehrs. Im Ausführungsreglement werden die Modalitäten für die Berechnung des Durchgangsverkehrs bestimmt.

Art. 168 Beteiligung anderer Gemeinden

[1] Wird eine Gemeindestrasse in besonderer Weise für den Verkehr aus anderen Gemeinden benutzt, vereinbaren die beteiligten Gemeinden ihre jeweiligen Kostenanteile.

[2] Sind sich die Gemeinden nicht einig, so bezeichnet die Direktion nach Anhörung derselben diejenigen, die sich an den Kosten zu beteiligen haben, und bestimmt deren Kostenanteil.

Art. 169 Strassenkreuzungen

[1] Die Baukosten neuer Kreuzungen fallen zu Lasten der Eigentümerschaft der neuen Strasse, darin inbegriffen sind die erforderlichen Anpassungen der bestehenden Strasse.

[2] Im Ausführungsreglement werden die Details dazu festgelegt.

6.4.3 Sanfte Mobilitätsinfrastrukturen

Art. 170 Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger

[1] Die Bau- und Ausbaukosten für Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger tragen die Gemeinden.

[2] Artikel 167 Abs. 2 bleibt vorbehalten.

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

[1] Die Kosten für den Bau und Ausbau von Wegen der sanften Mobilität, die von kantonalen Velowegen genutzt werden, trägt der Staat.

[2] Die Kosten für den Bau und Ausbau von Wegen der sanften Mobilität, die von kommunalen Velowegen genutzt werden, trägt die Gemeinde.

Art. 172 Kantonale gemischte Rad- und Fusswege

[1] Die Kosten für den Bau und den Ausbau von kantonalen gemischten Rad- und Fusswegen ausserorts trägt der Staat.

[2] Die Kosten für den Bau und den Ausbau von kantonalen gemischten Rad- und Fusswegen innerorts tragen zu zwei Dritteln der Staat und zu einem Drittel die betreffende Gemeinde.

Art. 173 Für die Freizeit bestimmte Wege der sanften Mobilität

[1] Die Kosten für den Bau und Ausbau von Wegen der sanften Mobilität, die für die Freizeit bestimmt sind, tragen die Gemeinden oder interessierte Dritte, mit Ausnahme derjenigen die für den Velotourismus bestimmt sind. Letztere werden vom Staat finanziert.

[2] Wer einen Freizeitweg anlegen will, der nicht von einer offiziellen Freizeitroute genutzt wird, die im kantonalen Plan enthalten ist, finanziert diesen selbst.

[3] Die finanzielle Unterstützung gemäss Tourismusgesetzgebung bleibt vorbehalten.

6.4.4 Öffentlicher Verkehr

Art. 174 Grundsatz

[1] Die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Infrastrukturen als Bestandteil der Strasse werden vom Besteller des Personenverkehrsangebots finanziert. Bestellt der Staat gemeinsam mit dem Bund oder einem anderen Gemeinwesen, so gilt der Staat als Besteller.

[2] Bei den sonstigen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen verständigen sich die Gemeinwesen mit den betroffenen Transportunternehmen, den betroffenen Eigentümerschaften und gegebenenfalls Dritten über die Finanzierung.

Art. 175 Bahninfrastrukturfonds

[1] Der Staat und die Gemeinden tragen gemeinsam den Anteil des Kantons an der jährlichen Einlage in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes.

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

[3] Der Anteil zulasten der Gemeinden wird gemäss der Zahl der zivilrechtlichen Bevölkerung unter ihnen aufgeteilt. Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Details festgelegt.

Art. 176 Beteiligung des Staates

[1] Der Staat kann einen finanziellen Beitrag leisten an:

a) Studien zum Bau und Ausbau der Bahninfrastruktur, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden;

b) den Bau und Ausbau von anderen Infrastrukturen, die dem öffentlichen Verkehr von regionaler Bedeutung dienen.

6.4.5 Andere finanzielle Beiträge

Art. 177 Mobilitätsinfrastrukturen in den Agglomerationen

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

[2] Der Staat kann den Einheiten, die für die Umsetzung der Massnahmen von Agglomerationsprogrammen verantwortlich sind, einen zusätzlichen finanziellen Beitrag für die Massnahmen der Mobilitätsinfrastrukturen und zur Neugestaltung des öffentlichen Raums gewähren, gegebenenfalls nach Abzug der Bundessubventionen und der in anderen Gesetzen vorgesehenen kantonalen Subventionen.

[3] Im Ausführungsreglement werden das Verfahren zur Anerkennung von Massnahmen sowie die Modalitäten für die Gewährung und der Anteil des finanziellen Beitrags bestimmt. Der Staatsrat legt den Höchstbeitrag der finanziellen Unterstützung für jede Agglomerationsprogrammgeneration fest.

Art. 178 Lärmschutzmassnahmen

[1] Der Staat gewährt finanzielle Beiträge für Sanierungen, Schalldämmungen und Schallschutzmassnahmen der öffentlichen Strassen und an bestehenden Gebäuden entlang öffentlicher Strassen.

[2] Arbeiten werden unter der Voraussetzung subventioniert, dass diese in einer Programmvereinbarung vorgesehen sind und dass mit ihnen die in der Vereinbarung definierten Ziele erreicht werden können. Werden Mittel frei, weil Arbeiten aufgeschoben oder aufgegeben werden, so kann mit diesen Mitteln zu Arbeiten beigetragen werden, die in der Programmvereinbarung zwar nicht vorgesehen sind, aber ähnliche Ziele verfolgen.

[3] Die Höhe der Beiträge darf den in der Programmvereinbarung festgelegten Betrag nicht übersteigen.

Art. 179 Multimodale Plattformen

[1] Der Staat beteiligt sich finanziell am Bau und Ausbau von multimodalen Plattformen von regionaler Bedeutung, die es den Benutzerinnen und Benutzern ermöglichen, von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umzusteigen.

6.5 Abgeltungen für den Betrieb

6.5.1 Grundsätze

Art. 180 Betriebsdefizit

[1] Der öffentliche Verkehr wird durch die Gebühren der Benutzerinnen und Benutzer sowie die Entschädigungen von Bund, Staat und Gemeinden für das Betriebskostendefizit der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, das den ungedeckten Kosten in der Planrechnung entspricht, finanziert.

[2] Für den Personenverkehr von kantonalem Interesse und den lokalen Personenverkehr gelten die Vorschriften des Bundes über die Berechnung der ungedeckten Kosten nach der Planrechnung für den regionalen Personenverkehr sinngemäss.

[3] Der Staat kann nach Massgabe der folgenden Bestimmungen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, den Regionalverbunden oder den Gemeinden sowie Privaten einen finanziellen Beitrag an die Investitionen und den Betrieb gewähren, um die öffentlichen Dienstleistungen im Sinne dieses Gesetzes sicherzustellen und namentlich ein Dienstleistungsangebot des öffentlichen Verkehrs, das den wirtschaftlichen und sozialpolitischen Belangen genügt, bereitzustellen.

Art. 181 Beteiligung Dritter

[1] Sind wegen verkehrserzeugender Gebäude oder Anlagen, insbesondere Einkaufszentren und Sport- oder Freizeitanlagen, besondere Massnahmen für den öffentlichen Personenverkehr erforderlich, so sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise von der Verkehrserzeugerin oder vom Verkehrserzeuger zu tragen.

[2] Details dazu werden im Ausführungsreglement festgelegt.

[3] Die Beteiligung der Verkehrserzeugerin oder des Verkehrserzeugers wird in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag geregelt.

Art. 182 Voraussetzungen für Beiträge an die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs

[1] Der Staat gewährt finanzielle Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs nur dann, wenn diese effizient geführt werden und über ein den Zielen der Verkehrspolitik angepasstes Tarifsystem verfügen.

[2] Er kann seine Beiträge davon abhängig machen, dass:

a) die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die Grundlagen ihrer Verkehrsleistung und die notwendigen Angaben zur Überprüfung von deren Rentabilität, insbesondere den Benutzungs- und den Kostendeckungsgrad der Linien, darlegen;

b) bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die keine Bundesbeiträge erhalten, die von ihm vorgegebenen Buchhaltungsprinzipien eingehalten werden;

c) ihm die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sämtliche Auskünfte und Dokumente, insbesondere Buchhaltungsunterlagen und Belege, sowie sämtliche Daten über die Benutzung der Linien zur Verfügung stellen.

6.5.2 Ordentliche Abgeltungen

Art. 183 Abgeltung für den Betrieb – regionaler Personenverkehr

[1] Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs werden für Betriebsdefizite von Linien des regionalen Personenverkehrs, die vom Staat gemeinsam mit dem Bund bestellt werden, nach Massgabe der Bundesgesetzgebung entschädigt.

[2] Die Gemeinden beteiligen sich zu 45 % an den vom Staat gewährten Abgeltungen für den Betrieb für den Regionalverkehr und den Personenverkehr von kantonalem Interesse.

[3] Der Gemeindeanteil wird wie folgt auf die Gemeinden aufgeteilt: zu 20 % gemäss der zivilrechtlichen Bevölkerungszahl und zu 80 % gemäss dieser Zahl gewichtet mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs. Im Ausführungsreglement werden die Einzelheiten dazu bestimmt.

Art. 184 Abgeltung für den Betrieb – Lokaler Personenverkehr

[1] Die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs werden von der Gemeinde getragen, die sie bestellte.

[2] Hat der Staat die Linie des Ortsverkehrs mitbestellt, leistet er einen Beitrag von 57,5 % der ungedeckten Kosten für den Betrieb einer Linie des Ortsverkehrs.

[3] Bestellen mehrere Gemeinden eine Linie des Ortsverkehrs, bestimmt sich ihr Anteil an den ungedeckten Betriebskosten sinngemäss nach Artikel 183 Abs. 3; eine abweichende Vereinbarung bleibt vorbehalten.

6.5.3 Ausserordentliche Abgeltungen

Art. 185 Neue Linien oder Leistungen

[1] Wird eine neue Linie des öffentlichen Verkehrs für den Regional- oder Ortsverkehr eröffnet, die einem allgemeinen Bedürfnis entspricht, so kann der Staat den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen finanziellen Beitrag an die Deckung der Betriebskosten gewähren. Er kann, sofern er dies als notwendig erachtet, verlangen, dass vorgängig eine Zweckmässigkeitsstudie erstellt wird.

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

[3] Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten finanziellen Prozentsatzes darf 55 % der ungedeckten Kosten nicht überschreiten.

[4] Entsprechend kann der Staat für neue Dienstleistungen auf einer bereits bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs einen Beitrag für eine Dauer bis zu höchstens fünf Jahren gewähren.

[5] Die Direktion bestimmt die zu erfüllenden Minimalkriterien der Versuchslinien.

Art. 186 Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen

[1] Der Staat kann Einrichtungen, deren Zweck die Beförderung von Menschen mit Beeinträchtigungen ist, finanzielle Beiträge für die Anschaffung von Spezialfahrzeugen gewähren.

Art. 187 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

[1] Der Staat kann Tarifverbunden finanzielle Beiträge gewähren und andere Tarifmassnahmen unterstützen.

[2] Ausgenommen sind Verwaltungskosten der Verbunde, die durch Abgeltungen der Bestellerinnen und Besteller abgedeckt werden.

[3] Der Staat und die Gemeinden können Massnahmen ergreifen, um bestimmten Personengruppen wie Schülerinnen und Schülern, Jugendlichen, Personen in bescheidenen Lebensverhältnissen oder Rentnerinnen und Rentner einen ermässigten oder kostenlosen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Art. 188 Investitionshilfe

[1] Der Staat kann namentlich zur Förderung und Entwicklung von innovativen Lösungen finanzielle Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs gewähren, insbesondere für:

a) den Erwerb von Fahrzeugen;

b) die Umsetzung von Umweltschutzmassnahmen;

c) die Verwendung eines anderen rationelleren oder ressourcenschonenderen Verkehrsträgers;

d) Pilotprojekte von übergeordnetem öffentlichem Interesse, insbesondere zur Analyse der Nachfrage (Marktforschungsstudien) oder zur Erprobung neuer Verkehrsträger;

e) den Bau von Anlagen für den Gütertransport, sofern diese Anlagen einen Wechsel des Transportmittels erwarten lassen; oder

f) Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung.

7 Personentransport mit Taxis und Limousinen

7.1 Bewilligungsverfahren

Art. 189 Grundsatz

[1] Für den berufsmässigen Personentransport mit als solchen gekennzeichneten Taxis ist eine Bewilligung für das Führen eines Taxis (Taxiausweis) und für das Fahrzeug (Taxifahrzeugbewilligung) sowie, wenn nötig, eine Bewilligung der jeweiligen Gemeinde für die Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund (Taxiplatzbewilligung) erforderlich.

[2] Für den sonstigen berufsmässigen Personentransport mit Personenwagen ist eine Bewilligung für das Führen des Fahrzeugs (Limousinenausweis) erforderlich. Der Personenwagen ist mit einer entsprechenden Vignette auszustatten.

[3] Für die berufsmässige Vermittlung von Fahraufträgen ist, wenn sie auf dem Kantonsgebiet des Staates Freiburg ausgeübt wird, eine Vermittlungsbewilligung erforderlich.

Art. 190 Ausnahmen

[1] Von dieser Bewilligungspflicht sind insbesondere ausgenommen:

a) Transporte von Menschen mit Beeinträchtigungen, Schülerinnen und Schülern, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Ambulanz- oder ähnliche Transporte;

b) Personentransporte, bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist oder Teil einer umfassenderen Reisedienstleistung ist;

c) Mitfahrgelegenheiten, bei denen mitfahrende Personen höchstens den auf sie entfallenden Anteil an den Fahrzeugkosten für die Fahrt decken;

d) nicht gewerbsmässige und gelegentliche Personentransporte.

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

Art. 191 Personendaten

[1] Die Erfassung und Verarbeitung von Personendaten der Fahrerinnen und Fahrer, die für die Erteilung von Bewilligungen oder die Einhaltung von Betriebsvorschriften erforderlich sind, müssen der Datenschutzgesetzgebung entsprechen.

[2] Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

Art. 192 Zuständigkeit

[1] Der Staat ist zuständig für die Erteilung der Bewilligungen gemäss Artikel 189.

[2] Im Ausführungsreglement werden die Details dazu festgelegt.

7.2 Bewilligungsarten

Art. 193 Taxiausweis

[1] Der Taxiausweis wird auf Antrag ausgestellt an Personen:

a) die im Besitz eines Führerausweises zum berufsmässigen Personentransport sind;

b) die in den letzten 5 Jahren vor der Einreichung des Gesuchs nicht Gegenstand eines Verwaltungsentscheids waren und sich keine Verfehlungen zuschulden kommen liessen, die mit der Ausübung des Taxifahrerberufs unvereinbar sind;

c) die keine Strafregistereinträge haben für Widerhandlungen, die mit der Ausübung des Taxifahrerberufs unvereinbar sind.

[2] Der Taxisausweis ist personengebunden und nicht übertragbar. Er ist fünf Jahre gültig und wird auf Antrag hin erneuert.

Art. 194 Taxifahrzeugbewilligung

[1] Taxifahrzeuge werden bewilligt, wenn das Fahrzeug:

a) den bundesrechtlichen Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport entspricht;

b) mit einem den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechenden Taxameter ausgestattet ist;

c) gut sichtbar als Taxi gekennzeichnet ist (Taxilampe).

[2] Im Ausführungsreglement werden die Einzelheiten geregelt, insbesondere die Platzierung und den Einbau des Taxameters, dessen Kontrolle, zulässige Alternativen zum Taxameter sowie die Anforderungen an die Taxilampe.

Art. 195 Taxiplatzbewilligung

[1] Die Gemeinden können für die Benutzung ihres öffentlichen Grunds im gesteigerten Gemeingebrauch eine Bewilligungspflicht für Taxiplätze vorsehen und hierfür Gebühren erheben.

[2] Die Standplätze sind diskriminierungsfrei und transparent zuzuteilen.

Art. 196 Limousinenausweis

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

a) die Fahrzeuge, mit denen die Fahrten ausgeführt werden, sowie deren Eigentümerschaft;

b) gegebenenfalls die Person, in deren Auftrag die Fahrten erfolgen;

c) gegebenenfalls Plattformen oder Vermittlerinnen oder Vermittler, welche die Fahrten organisieren.

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

[3] Mit dem Limousinenausweis wird für jedes Fahrzeug eine Vignette ausgestellt, die gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen ist.

Art. 197 Vermittlungsbewilligung für Fahrten

[1] Jede natürliche oder juristische Person, die berufsmässig Fahraufträge zwischen Fahrerinnen und Fahrern sowie Kundinnen und Kunden vermittelt, bedarf einer Vermittlungsbewilligung, die erteilt wird, wenn die Zuverlässigkeit und Qualität des Fahrdienstes gesichert erscheinen.

[2] Das Gesuch muss die Einzelheiten der Fahrtenvermittlung angeben, wie z. B. die mögliche Nutzung elektronischer Plattformen und die Liste der Fahrerinnen und Fahrer.

[3] Die Bewilligung ist 5 Jahre gültig und wird auf Gesuch hin erneuert.

7.3 Betriebsvorschriften

Art. 198 Informationspflicht

[1] Der Taxi- oder Limousinenausweis ist mit einem Foto der Fahrerin oder des Fahrers gut sicht- und lesbar im Fahrzeug anzubringen.

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

[3] Jede Änderung der Umstände, die für die Erteilung von Bewilligungen gemäss den Artikeln 193–197 massgeblich sind, muss der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.

Art. 199 Fahrtenbuch

[1] Fahrerinnen und Fahrer von Limousinen ohne Fahrtschreiber müssen ein Fahrtenbuch in Papier- oder elektronischer Form führen, in dem für jeden Personentransport Datum, Anfangs- und Endzeit, Abfahrts- und Zielort und Fahrpreis protokolliert werden.

[2] Für das Fahrtenbuch gelten die entsprechenden Vorschriften des Bundes über die Fahrtenschreiber.

Art. 200 Tarife

[1] Die Fahrten sind, um Transparenz zu gewährleisten, anhand von im Voraus bestimmten und einsehbaren Tarifen anzubieten.

[2] Im Ausführungsreglement wird festgelegt, auf welche Weise der Tarif den Kundinnen und Kunden bekannt gemacht wird, und es werden darin Höchsttarife festgelegt, um Missbräuche zu verhindern.

Art. 201 Pflichten bei der Vermittlung von Fahrtaufträgen

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

[2] Sie führen zur Vereinfachung der Kontrollen der Behörden ein Register der vermittelbaren Fahrerinnen und Fahrer sowie der benutzten Fahrzeuge. Das Register ist laufend zu aktualisieren und den Behörden zugänglich zu machen.

[3] Sie treffen die notwendigen Massnahmen im Hinblick auf die soziale Sicherheit der vermittelten Fahrerinnen und Fahrer und sorgen dafür, dass die Fahrerinnen und Fahrer ihre Betriebsverpflichtungen einhalten.

7.4 Massnahmen und Gebühren

Art. 202 Administrative und strafrechtliche Massnahmen

[1] Die Bewilligungen werden entzogen, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

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

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

Art. 203 Gebühren

[1] Die Gebühren für die Erteilung der Bewilligungen für den Personentransport mit Personenwagen, die Vignette und allfällige Verwaltungsmassnahmen werden im Ausführungsreglement festgelegt. Inhaberinnen und Inhaber eines Taxiausweises sind von der Gebühr für die Vignette befreit.

[2] Der Staat kann den berufsmässigen Personentransport mit umweltfreundlichen Fahrzeugen unterstützen, insbesondere indem er sie von der Gebührenpflicht ausnimmt oder die Gebühren reduziert.

8 Übergangsbestimmungen

Art. 204 Plan des Kantonsstrassennetzes

[1] Der Plan des Kantonstrassennetzes, der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes in Kraft ist, wird als feststehend betrachtet. Er wird ergänzt mit den Abschnitten, die in der Botschaft zu diesem Gesetz aufgeführt werden.

[2] Der Abschnitt der Route de Chésalles wird bis zum Bau der Verbindungsstrasse Marly-Matran zur Kantonsstrasse.

[3] Der Staatsrat beschliesst den im Anhang enthaltenen Plan des Kantonstrassennetzes für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

[4] Die Eigentumsübertragungen aufgrund des neuen Planes des Kantonsstrassennetzes erfolgen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Art. 205 Etablierung der Mobilitätsstrategie

[1] Der Staatsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der kantonalen Mobilitätsstrategie.

Art. 206 Erstellung kantonaler Pläne

[1] Die Direktion hat ab Inkrafttreten dieses Gesetzes drei Jahre Zeit, um das kantonale Strassenbauprogramm, den kantonalen Freizeitroutenplan, den kantonalen Radwegnetzplan, das kantonale Radwegbauprogramm und den kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs zu erstellen.

Art. 207 Erstellung kommunaler Pläne

[1] Nach der Verabschiedung der kantonalen Mobilitätsstrategie durch den Staatsrat haben die Gemeinden sechs Jahre Zeit, ihren kommunalen Strassennetzplan, ihren Fusswegnetzplan, ihren kommunalen Velowegplan und ihren kommunalen Plan des öffentlichen Verkehrs zu erstellen.

Art. 208 Baubewilligungsgesuche

[1] Baubewilligungsgesuche, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes öffentlich aufgelegt wurden, werden auf der Grundlage des Raumplanungs- und Baugesetzes bearbeitet.

Art. 209 Plangenehmigungsgesuche

[1] Plangenehmigungsgesuche, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes öffentlich aufgelegt wurden, werden nach altem Recht bearbeitet.

Art. 210 Bewilligungsanträge

[1] Innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes sind Taxi- und Limousinenfahrerinnen und -fahrer sowie Fahrtenvermittlerinnen und -vermittler verpflichtet, die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Behörde einzureichen.

Art. 211 Koordination mit dem Tourismusgesetz

[1] Bei der Festlegung des Datums für das Inkrafttreten dieses Gesetzes sorgt der Staatsrat, soweit erforderlich, für die Koordination zwischen seinen Bestimmungen über die sanften Mobilitätsrouten und den Bestimmungen der Totalrevision des Tourismusgesetzes, welche die offiziellen Wanderwege betreffen. Zu diesem Zweck kann er die erforderlichen Änderungen an einem oder an beiden Gesetzen vornehmen.

[2] Die betreffenden Änderungen werden dem Büro des Grossen Rates zur Genehmigung vorgelegt und sind Gegenstand einer amtlichen Publikation.

ANHÄNGE IN DER FORM SEPARATER DOKUMENTE

Anhang 1: Plan des Kantonsstrassennetzes

Änderungstabelle – Nach Beschlussdatum

Beschluss	Berührtes Element	Änderungstyp	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
05.11.2021	Erlass	Grunderlass	01.01.2023	2021_147
24.11.2023	Art. 88 Abs. 1	geändert	01.03.2024	2023_113
24.11.2023	Art. 89 Abs. 1	geändert	01.03.2024	2023_113
24.11.2023	Art. 89 Abs. 2	geändert	01.03.2024	2023_113
24.11.2023	Art. 90 Abs. 3	eingefügt	01.03.2024	2023_113
24.11.2023	Art. 108 Abs. 1	geändert	01.03.2024	2023_113
24.11.2023	Art. 109 Abs. 3	geändert	01.03.2024	2023_113
19.12.2025	Art. 98 Abs. 3	eingefügt	01.03.2026	2025_110

Änderungstabelle – Nach Artikel

Berührtes Element	Änderungstyp	Beschluss	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
Erlass	Grunderlass	05.11.2021	01.01.2023	2021_147
Art. 88 Abs. 1	geändert	24.11.2023	01.03.2024	2023_113
Art. 89 Abs. 1	geändert	24.11.2023	01.03.2024	2023_113
Art. 89 Abs. 2	geändert	24.11.2023	01.03.2024	2023_113
Art. 90 Abs. 3	eingefügt	24.11.2023	01.03.2024	2023_113
Art. 98 Abs. 3	eingefügt	19.12.2025	01.03.2026	2025_110
Art. 108 Abs. 1	geändert	24.11.2023	01.03.2024	2023_113
Art. 109 Abs. 3	geändert	24.11.2023	01.03.2024	2023_113